AIR FAN

LE MENSUEL DE L'AERONAUTIQUE MILITAIRE INTERNATIONALE

ISSN - 0223 - 0038

N° 106 - SEPTEMBRE 1987

Belgique 168 FB - Canada $ 4,75 Suisse 7,80 FS
Espagne 755 P - Italie 5000 L 23 F

★ **BLUE ANGELS A LA MODE 87**
La patrouille acrobatique de l'U.S. Navy vole sur F-18A Hornet.

★ **50 000 H SUR « F1C »**
Longue vie à l'E.C. 1/5 « Vendée » et à ses Mirage F1C.

★ **WINGED MOUNTIES (I)**
Les aéronefs de la Police Montée canadienne.

M 1191 - 106 - 23,00 F
3791191023004 01060

AIR FAN 106

SEPTEMBRE 1987 neuvième année

SOMMAIRE

5 REVUE DE PRESSE

Jean-Michel Guhl présente trois intéressantes nouveautés de l'édition.

6 LE PRESIDENT A ISTRES

Jean Michel Guhl se trouvait sur la B.A. 125 d'Istres/Le Tubé à l'occasion de la récente visite du Président de la République à l'Armée de l'Air.

10 LE FOUGA MEMORIAL TEAM

Patrick Bigel a assité, sur la base de la Force Aérienne Belge de Brustem, à l'éphémère résurrection des « Diables Rouges ».

12 COXYDE DE CARBONE

Anne Amouroux et Olivier Cabiac se sont rendus à l'Open Door annuel de la Force Aérienne Belge sur la base de Coxyde.

16 RAMSTEIN 87

Anne Amouroux et Olivier Cabiac ont assisté au grand meeting du 40e anniversaire de l'U.S. Air Force sur la base de Ramstein en R.F.A.

18 AIR TATTOO MOUILLÉ...

Anne Amouroux et Olivier Cabiac ont couvert sous la pluie le grand rassemblement aéro nautique bisannuel de RAF Fairford en Grande Bretagne.

22 A SOLENZARA : LE 1/5 SACRÉ ROI DE LA CHASSE

L'Aspirant Benoît Colin du SIRPA/Air nous présente un compte-rendu de la Coupe D.A. 1987 de l'Armée de l'Air qui a vu la victoire de l'E.C. 1/5 « Vendée » d'Orange.

26 BLUE ANGELS A LA MODE '87

La patrouille acrobatique de l'U.S. Navy et ses nouveaux avions présentés en images par Shinichi Ohtaki et Douglas F. Slowiak.

28 LONGUE VIE AU 1/5 VENDÉE

L'Aspirant Benoît Colin du SIRPA/Air se trouvait sur la B.A. 115 d'Orange à l'occasion du franchissement du cap des 50 000 heures de vol sur Mirage F1C par l'Escadron de Chasse 1/5 « Vendée ».

32 BEX AND SUN

Anne Amouroux et Olivier Cabiac ont entrevu le soleil lors du meeting aérien international de Bex dans le canton de Vaud en Suisse au mois d'août.

35 MARATHONS SAR

René J. Francillon relate deux missions de sauvetage exceptionnelles réalisées par le 129th Aerospace Rescue & Recovery Squadron de la Garde Nationale de Californie.

38 WINGED MOUNTIES (1re partie)

Jean Yves Brouard retrace l'histoire de l'aviation de la Police Montée canadienne. Une histoire tout à fait inconnue en Europe.

48 ANALYSE DES NOUVEAUTÉS

Jean Bodson et Jean-Michel Guhl passent en revue quelques unes des plus importantes nouveautés de la maquette plastique sorties cet été.

26

28

38

La couverture d'AIR FAN : Le 12 juin dernier, sur la Bas Aérienne 115 d'Orange/Caritat, le Général de Corps Aéric Christian Guegen (commandant de la Défense Aérienne fran caise), rentre au parking après avoir bouclé officiellement l 50 000e heure de vol sur Mirage F1C de l'Escadron de Chass 1/5 « Vendée » sur un appareil spécialement décoré pour la ci constance. La décoration du Mirage F1C n° 205 (5 NL) éta l'œuvre d'Hervé de Vinck, un aérophile notoire de la régio d'Orange et ami de la « Cinq » (Aspirant Benoît Colin SIRPA-Air).

AIR FAN, revue mensuelle paraissant le 20 de chaque mois
Edimat S.A.R.L. au Capital de 450 000 F
Siège social et siège de la Rédaction :
48, boulevard des Batignolles, 75017 Paris
Tél. (1) 42.93.67.24
R.C. Paris B 314 056 243
C.C.P. Paris 21 167 56 C
Directrice Gérante : Martine Cabiac
Comité de direction : Lucienne Biancotto, Martine Cabiac, Jean Michel Guhl
Secrétaire de direction : Jeannine Gabot

Publicité : M. Laurent GALLI
Tél. : (1) 47.47.63.99

La directrice responsable de la publication : Martine Cabiac
N° de Commission paritaire 6 1086
Diffusion par les N.M.P.P.

Rédacteur en chef : Jan Michel Guhl
Collaborateurs extérieurs : Patrick Bigel, Jean Bodson, Alain Crosnier, Arno Dill, Jacques Druel, René J. Francillon, Francis Hector, Georges Olivereau, Stéphane Nicolaou, Jean-Pierre Hachin, Serge Brosselin, Joël Mesnard.

N° SIRET 314 056243 00012

Conception graphique : Janine Olivereau
Maquette : Thierry Van Zandt

All contents © AIR FAN 1987

Correspondants de la Rédaction à l'étranger : Peter Dell (Allemagne), Louis Drendel (Etats-Unis), Robert C. King (Etats Unis), Wolfgang Heinz (Autriche), Kensuke Ebata (Japon), Gerhard Joos (Allemagne), Dave Menard (Etats Unis), Antonio Carlos Mirasso (Portugal), Klaus Niska (Finlande), Shinichi Ohtaki (Japon), Javier Saez Sanz (Espagne), Norman E. Taylor (Etats Unis), Tom Arhelm (Norvège), Richard L. Ward (Royaume Uni).

ISSN-0223 0038

Photogravure : Prestige Graphique
Photocomposition et montage : CAG
Impression : Imprimerie Hérissey
Rue Lavoisier BP 385
27003 Evreux Cedex
Téléphone : 16.32.28.29.30
Dépôt légal N° 1432

LA REVUE DE PRESSE

de Jean-Michel Guhl

THE IRAN-IRAQ WAR
by Anthony H. Cordesman
Jane's

Aucun ouvrage de fond n'avait encore été consacré à la guerre du Golfe qui oppose depuis sept ans déjà l'Iran chiite de l'ayatollah Khomeini à l'Irak sunnite de Sadam Hussein. Phénomène d'autant plus curieux que cette guerre en est arrivée aujourd'hui au point de concerner le monde entier du seul fait des risques qu'elle fait peser sur les approvisionnements en pétrole d'une bonne partie des pays industrialisés du monde.

Pour l'auteur de ce livre très documenté de 186 pages (sans aucune illustration), il n'y a pas de doute que cette guerre constitue actuellement le conflit majeur de la planète. Analyste et historien réputé, Anthony Cordesman, qui est connu pour ses études de stratégie et de défense, rappelle d'abord que pour la première fois dans une guerre récente, journalistes et politiques ont du mal à suivre les péripéties du conflit. Très mal couverte, la guerre Iran-Irak est aussi très mal documentée car les belligérants en présence font tout leur possible pour cacher la vérité. Aussi les précisions qu'il apporte sont-elles les bienvenues.

D'une lecture très édifiante, ce livre s'attache principalement à traiter ce conflit depuis 1984, date à laquelle la bataille commença à déborder sur le golfe arabo-persique avec les premières attaques de pétroliers. Un long préambule de soixante pages relate toutefois en détails les premières années de cette guerre débutée le 22 septembre 1980. Traitant de tous les aspects de ces hostilités, y compris les plus interlopes, ce livre constitue un travail de compilation, d'enquête et de recherche remarquable. Il montre, en particulier, que pour les marchands d'armes de l'Est comme de l'Ouest, ce conflit représente une manne fabuleuse et que personne ne se gêne, même si certains se font attraper de temps en temps...

Jane's Publishing Inc., 115th 5th Avenue, New York, NY 10003. Vendu 239 FF chez Trame.

L'ARMÉE DE L'AIR D'AUJOURD'HUI
photographies d'Alain Ernoult
Atlas-Richer

L'Armée de l'Air, la nôtre, la seule avec des capitales, celle que nous aimons, méritait un bel ouvrage de photographies susceptible de la présenter en un coup d'œil. C'est maintenant chose faite avec ce superbe livre grand format de 130 pages toutes en couleur, réalisé sous la houlette du Lieutenant-Colonel François Prigent, *deus ex machina* du S.I.R.P.A./Air, qui a confié à Alain Ernoult le soin de réaliser la plupart des photos de ce très beau livre qui fait honneur aux personnels et aux matériels de nos escadres.

La meilleure façon de découvrir ce livre est de l'acheter. De l'acheter parce qu'il vous plaira sans l'ombre d'un doute, de l'acheter aussi car il vous permettra d'admirer l'Armée de l'Air au travers de l'objectif d'Alain Ernoult et de sa technique souvent innovative de prise de vues. Pour réaliser les photos de ce livre, l'auteur à pu — quelle chance ! — voler sur tous les types d'aéronefs de l'Armée de l'Air, du *Mirage* 2000B au *Mirage* F1B, en passant par le C 135FR, le *Jaguar* E et l'*Alpha Jet*. Tout cela sans réelle limitation. Fait sur environ une année de travail, ce reportage photographique nous fait voyager tant au travers des unités de l'Armée de l'Air que des quatre saisons marquées qui caractérisent notre territoire et en modifient régulièrement le paysage, tout cela pour le plus grand plaisir des yeux. « F1CR » vert sur fond de Vosges enneigées, *Jaguar* jaune sur fond de désert, *Transall* en train de ravitailler, *bourreau* sur les tours de la Défense, *Epsilon* sur la Charente, contrôleurs penchés sur leurs écrans radar dans un monde bleuté, pistards et armuriers au travail dans un univers mécanique et hostile, pilotes en habit de lumière... ce livre offre au regard tout un camaïeu de couleurs qui constituent un écrin pour les avions à cocardes bleu/blanc/rouge que nous aimons. Un beau cadeau à vous offrir !

Editions Atlas, 87-89, rue de La Boëtie, 75008 Paris. Prix : 275 FF.

DOUGLAS A-3 SKYWARRIOR
by René J. Francillon
Aérofax

Le Provençalo-helvéto californien a encore frappé ! Cette fois-ci, c'est sur le bombardier biréacteur *Skywarrior* de Douglas que notre ami René Francillon a jeté son dévolu, non sans s'adjoindre le précieux concours d'Edward Heinemann, l'ingénieur sous la direction duquel fut réalisé cet avion. (Officialisée de cette manière, cette étude historique possède dès lors tous les viatiques pour en faire l'histoire, la vraie, du *Skywarrior*. Et voudrait-on en douter encore qu'un examen de ce beau livre de 138 pages vous laissera baba !).

Véritablement épris de cet avion depuis qu'il a eu la chance de participer à un vol d'entraînement sur A-3, René Francillon s'applique ici (avec la mémoire et les notes d'Ed Heinemann) à retracer la longue histoire de ce bombardier embarqué — surnommé la « baleine » par ses équipages — qui reste encore à l'heure actuelle le plus gros avion régulièrement emporté sur les porte-avions de la marine américaine. En service opérationnel depuis 1956, et originellement conçu comme bombardier nucléaire, l'A3D puis A-3 *Skywarrior* est un appareil important de l'inventaire naval U.S. où il continue à remplir un nombre important de tâches qui vont du ravitaillement en vol à la guerre électronique en passant par la reconnaissance météorologique et les essais en vol de systèmes électroniques. Comportant un très grand nombre de photographies de qualité, ce livre est le premier à décrire avec autant de détails la carrière de cet avion. Traité avec le découpage habituel des ouvrages de la série « Aerograph », il s'attache à retracer le développement puis la carrière opérationnelle du A-3 avec, en plus, une étude synoptique exhaustive des unités ayant volé ou volant sur cet appareil. Le résultat est impressionnant et devrait séduire plus d'un lecteur y compris les maquettistes qui trouveront là plus que le nécessaire.

Aerofax (Midland Counties Pubs) 24, The Hollow, Earl Shilton, Leicester, LE9 7NA (GB). Prix : 19.95 £.

Paiement par chèque bancaire ou mandat postal à :
Capitaine Pierre Antoine
E.C. 02/011
B.A. 136 Toul Rosières Air
54207 TOUL CEDEX

LES 35 ANS DE L'E.C. 2/11 « VOSGES »

A l'occasion du soixante-dixième anniversaire des escadrilles SPA 91 et SPA 97, du trente-cinquième anniversaire du 2/11 « Vosges », du vingtième anniversaire de sa présence sur la Base Aérienne 136 de Toul-Rosières et de son dixième anniversaire sur Dassault-Breguet Jaguar, l'Escadron de Chasse 2/11 propose aux lecteurs d'AIR FAN une enveloppe souvenir contenant la plaquette anniversaire de l'escadron (1917 à 1987), quatre autocollants, un porte-clefs et un stylo aux marques du 2/11 ; l'ensemble pour le prix de 100 FF (franco de port).

Sur la Base Aérienne 125 d'Istres/Le Tubé, le 19 août dernier, M. François Mitterrand, Président de la République française, s'est fait présenter la composante défensive du dispositif « Epervier » actuellement en place au Tchad. Ce dispositif, identique en tous points à celui qui se trouve actuellement en Afrique, est une force inter-armées composée de radars de détection aérienne, de missiles anti-aériens (Hawk et Crotale), d'intercepteurs Mirage F1C, de ravitailleurs Boeing C-135FR et Transall, de patrouilleurs Breguet Atlantic et d'hélicoptères SA 330.

A la Libye du Colonel Khadafi, d'abord, en montrant que la France continuerait à garantir militairement par sa présence l'intégrité du territoire tchadien. Au Tchad du Président Hissène Habré, également, en insistant sur le fait que la France, tout en étant très satisfaite des résultats obtenus par les FANT dans la reconquête de l'essentiel du territoire tchadien, ne voyait pas d'un très bon œil l'extention des combats au-delà de la bande d'Aouzou pour laquelle, M. Mitterrand souhaiterait l'arbitrage d'une cours internationale — comme il devait le rappeler, ce jour, devant la presse.

LE PRÉSIDENT A ISTRES

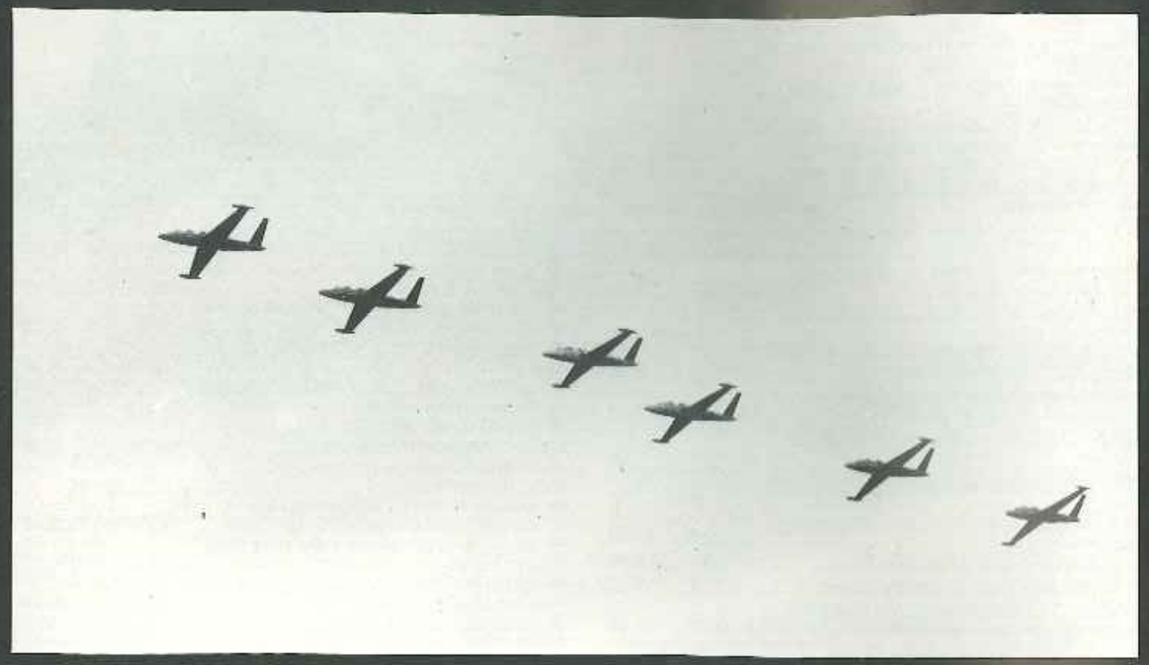
Entièrement regroupé au sud du 16e parallèle qui coupe le Tchad en deux, le dispositif défensif « Epervier » constitue aujourd'hui l'unique protection offerte par la France aux autorités tchadiennes pour faire face à toutes velléités agressives des troupes du Colonel Khadafi. Bien structuré et articulé autour d'un pivot constitué par la capitale tchadienne N'Djaména, ce dispositif est considéré par le Gouvernement français comme suffisant pour parer à toute menace.

C'était sans aucun doute ce message-là que, en venant à Istres, M. François Mitterrand souhaitait faire savoir aux deux pays belligérants.

Afin de mieux se rendre compte *de visu* de l'efficacité des moyens de défense français au Tchad, le Président de la République a profité de sa présence à Istres pour effectuer, à bord d'un ravitailleur Boeing C-135FR des Forces Aériennes Stratégiques, une mission de ravitaillement en vol de plus d'une heure, accompagné par le Général Jean Fleury, chef de son état-major particulier, et du Général Jacques Flori, commandant les FAS par intérim. Arrivé le matin même sur la B.A. 125, le Président de la République avait été accueilli par le ministre de la Défense, M. André Giraud, entouré des différents chefs d'état-major dont le Général Achille Lerche (CEMAA), avant de se faire présenter l'ensemble de l'exposition statique où figuraient des matériels de l'Armée de l'Air, de la Marine nationale et de l'Armée de Terre, mais pas les batteries de missiles *Hawk* dont une unité vient de s'illustrer tout dernièrement (le 7 septembre) en abattant au-dessus de N'Djaména un Tupolev 22 libyen venu bombarder la capitale tchadienne, prouvant, une fois de plus l'efficacité des moyens défensifs mis en place par la France dans cet Etat africain ami.

J.-M. GUHL

Ci-dessus, le président de la République (en blouson de pilote) est escorté par les généraux Saulnier (CEMA), Lerche (CEMAA) et Letty (Adj.Ops. 4e R.A.) peu après sa descente du ravitailleur Boeing C 135FR de la 93e Escadre sur lequel il a pu assister à une série de ravitaillements en vol. En haut, le C-135FR du Président, piloté par le Lt.Col. Prigent, avec la patrouille de cinq Mirage F1C de la 5e Escadre emmenée par le Cdt Marchi. Ci-contre, le Lt.Col. Marcel Prigent, commandant en second de la 93e E.R.V., attend son illustre passager et chef des armées. En bas, une partie du dispositif défensif « Epervier » inter-armées présenté au président de la République à Istres le 19 août dernier *(Photos : Patrick Bigel)*.



Ci-dessus, le Fouga Memorial Team en pleine action. Un spectacle éphémère spécialement monté pour les 40 ans de l'EPA de Brustem.

Page ci-contre, en haut, le Fouga CM.170 Magister MT-33 — toujours aux couleurs des anciens Diables Rouges — piloté par le Major Bill Terango lors du meeting aérien de Coxyde. Ce jour-là, il faisait beau en Europe du nord... chose assez rare en 1987. En cartouche, gros plan sur le MT-33 montrant le lion royal de Belgique et l'emblème du 25e anniversaire des Diables Rouges préservés tels quels.

Page ci-contre, au centre et à gauche, le Commandant Claude Vermeulen (à dr.) avec son neveu, Jo Cauberems, nouvellement breveté ; deux générations familiales à la Force Aérienne Belge ! A droite, les « gros » du Fouga Mémorial Team : le Colonel Schoups et le Lieutenant-Colonel Evrard, deux anciens au carnet de vol bien rempli. En bas, les Fouga de la patrouille alignés à Brustem ; il s'agissait en fait des avions du Flight Fouga normalement stationnés sur cette base de la FA68 : les MT-23, 48, 29, 33, 31, 49 et un « spare » tout au fond *(Photos de l'auteur).*

Le retour éphémère d'une patrouille oubliée

La base belge de Brustem était en fête les 27 et 28 juin derniers. Sur ce terrain, proche de la petite ville de Saint-Trond (Sint-Truiden), la Force Aérienne Belge organisait un important meeting aérien destiné à célébrer le quarantième anniversaire de l'Ecole de Pilotage Avancé, rebaptisée depuis quelques années Wing d'Instruction et d'Entraînement (Opleiding- en Trainings Wing).

par Patrick Bigel

Autrefois connue sous le nom de Centre de Perfectionnement (Vervolmakings Centrum), l'EPA vit le jour le 24 mai 1947. Sa dotation consistait alors en vingt monomoteurs North American *Harvard* et dix bimoteurs légers Airspeed *Oxford* destinés à conduire au brevet de pilote militaire les jeunes pilotes sortis des écoles de début.

Cette mission qui n'a jamais changé, le WIE la continue aujourd'hui au moyen d'une trentaine de biréacteurs d'entraînement à réaction *Alpha Jet*, appareils dont la silhouette est depuis huit ans synonyme avec le nom de Brustem. Tout comme l'avait été avant la silhouette non moins familière du Lockheed T-33A, alias « Tee-bird » pour tous.

Clou de cette journée commémorative fut, à n'en pas douter, la belle présentation en vol solo réalisée par le capitaine aviateur Louitje Baum (moniteur du WIE) sur un *Alpha Jet* peint aux couleurs nationales belges (voir photo en page 14 de ce numéro). A côté de cette présentation des plus officielles, les spectateurs venus nombreux en dépit d'une météo peu propice purent également assister à un autre événement à caractère « rétro » et des plus inattendus : le « come-back » des *Diables Rouges* sur Fouga CM.170 *Magister* ! Et cela dix ans après la dissolution de cette prestigieuse patrouille acrobatique belge.

Il ne s'agissait, cependant-là, que d'un retour éphémère puisque si certains de ces Fouga portaient effectivement les couleurs des *Diables Rouges*, leurs pilotes n'étaient en fait qu'une équipe de vieux copains, tous pilotes de combat confirmés et anciens de Brustem, actuellement pour la plupart « confinés » à des tâches d'état-major.

Composée de six pilotes totalisant 222 ans d'âge et quelque 20 000 heures de vol, cette patrouille baptisée très officieusement « Fouga Memorial Team » (Escadrille du Souvenir) se produisit pendant plus d'une douzaine de minutes en dépit d'un plafond bas et d'une pluie fine qui ternissait quelque peu une voltige des plus maîtrisées.

Aux commandes des CM.170 matricules MT-23, 31, 33 et 48, tous les quatre aux anciennes couleurs des *Diables Rouges*, et des MT-29 et 49 en livrée standard, la patrouille guidée par le commandant Hedebouw mit en évidence des qualités réelles de pilotage en formation serrée. Cet exploit était des plus méritoires si l'on précise que les six pilotes n'avaient, en tout et pour tout, réalisé que six séances d'entraînement en commun au préalable ! Et n'eût été l'absence des habituels fumigènes, on se serait cru projeté dix années en arrière, à l'époque des véritables *Diables Rouges*...

Patrick BIGEL

LE FOUGA MEMORIAL TEAM

Leader :	Commandant Hedebouw,	35 ans
Ailiers :	Lieutenant-Colonel Evrard,	46 ans
	Colonel Schoups,	42 ans
	Commandant Vermeulen,	37 ans
Solos :	Capitaine Horniczek,	30 ans
	Capitaine Schoon,	32 ans

LE FOUGA MEMORIAL TEAM

COXYDE DE CARBONE

par Anne Amouroux et Olivier Cabiac

Une nouvelle fois cette année, Air Fan s'est rendu sur la base de la Force aérienne Belge de Koksijde — haut lieu de la recherche et du sauvetage en mer via la 40e Escadrille Héli qui y opère depuis 1961 — à l'occasion des désormais rituelles journées portes ouvertes du mois de juillet. Une manifestation aéronautique qui tend à devenir une des plus importantes de Belgique en regard des matériels présentés en vol et au statique à cette occasion.

Toutefois, par rapport à l'an passé, le plateau nous paraissait moins dense, surtout en ce qui concerne les hélicoptères. Il est vrai qu'en 1986 l'« Open Door » était couplé avec une compétition SAR internationale réunissant bon nombre de pays d'Europe. Néanmoins, on retrouvait là pas loin de quatre-vingt-dix aéronefs — avions et voilures tournantes — sur le parc de l'exposition statique, livrés à l'attention d'un public venu en masse comme d'habitude au plat pays.

Ainsi, du côté des présentations en vol et à l'instar de l'année précédente, il y avait abondance. Certes pas de l'inattendu, mais la variété des appareils et la qualité des démonstrations réalisées par les pilotes, le tout catalysé par une météo très bonne (comme c'est souvent le cas en cette saison sur cette partie du littoral de la mer du Nord) font de Coxyde un meeting d'un intérêt certain, et pour lequel pas mal de forces aériennes des pays membres de l'Europe des douze avaient dépêché leurs émissaires.

N'oublions pas non plus les Américains qui vinrent également avec les éternels F-15, A-10 et F-16 issus respectivement des bases de Bitburg, de Bentwaters et de Hahn, et surtout avec deux F-111 qui avaient fait le déplacement depuis la base britannique de Upper-Heyford. De la paire, un seul pris l'air, mollement d'ailleurs ; apparemment, l'équipage ménageait la mécanique.

La FAéB était, quant à elle, on s'en doute, largement présente par une multitude de machines par trop connues, mais dont on retiendra néanmoins les F-16 pour l'utilisation qu'en faisait le pilote-démonstrateur Mark Antony de Beauvechain : quelque 360° — entre autres — très serrés et bien bas au-dessus du mess de la 40e, en ayant soin de laisser la « gamelle » sur le feu au grand dam des oreilles fragiles, suivis d'une montée verticale toute de tonneaux agrémentée qui emmène homme et avion à pas loin de 35 000 pieds en moins de 45 secondes.

Les Anglais s'étaient déplacés en force. *Tornado, Harrier, Sea Harrier, Phantom, Jet Provost, Chinook* et enfin la patrouille des Red Arrows qui, fidèle à elle-même, nous asséna une présentation aux réglages « quart de poilesques », rudement bien menée.

Restons dans les teams puisque les Frecce Tricolori avaient fait le voyage. Seuls représentants des forces aériennes transalpines, ils furent, selon leur habitude, proprement diaboliques. Le seul reproche, et encore le mot est fort, que l'on pourrait administrer à leur endroit serait cette obstination quasi maladive à toujours vouloir laisser branchée la commande des fumigènes dont les saveurs, en retombant, n'ont pas grand-chose à voir avec celles de la fameuse tranche napolitaine, façon fraise, vanille et pistache. A déconseiller aux anciens fumeurs... Mais, avouons-le, on leur pardonnera volontiers cette exubérance tant l'exaltation nous gagne à chacune de leur apparition.

L'Armée de l'Air, comme l'an passé, s'était déplacée avec un *Mirage* F1 de Cambrai présenté en vol, et un *Super Frelon* de l'Aéronavale basé à Lanvéoc, uniquement en exposition statique. Une participation qui paraîtra bien pauvre comparée à celles des autres pays...

Voilà quelques moments pris au gré du déroulement de cet « Open Door » et qui procède d'un choix nullement exhaustif, le programme des présentations en vol reproduit dans ces pages en atteste. Simplement, laissons la place aux photos...

Parallèlement, et le fait mérite d'être signalé bien que sortant du cadre des sujets régulièrement traités dans notre revue, on félicitera toute l'équipe de l'European Parachutist Team pour leur premier record du monde — ravi en l'occurrence aux Américains le matin du samedi 11 juillet — de la plus grande formation en chute libre. Les cent soixante-dix paras, sélectionnés dans quatorze nations, avaient obtenu le soutien de l'Etat-Major de la Force Aérienne Belge qui pour l'occasion mit deux C-130 *Hercules* à leur disposition. Le record américain, datant du mois d'août 1986, faisait état d'une étoile à cent vingt éléments. Les Européens, largués d'une altitude de 6 000 mètres, réussirent à tenir 4 secondes et 68 centièmes (le minimum est de 3 s pour homologation) en une formation de cent vingt-six parachutistes, dite en diamant !

Un bel exemple de communauté à l'heure où l'Europe se construit et un sacré « caillou » à épingler sur la surface du vieux continent.

A. AMOUROUX et O. CABIAC

A gauche en haut, Mark Antony, le pilote-démonstrateur du F-16 de la FAéB, pendant la mise en route avant sa présentation retentissante. En bas, arrivée de l'équipage du Phantom anglais du 56 Squadron.

En haut, un Tornado de la Marine Allemande stationné sur les parkings de la 40 escadrille Héli. Ci-contre, Mark Antony lors d'un de ses 360° au-dessus du mess des officiers aux commandes de son F-16. On remarque la condensation s'échappant en traînée des apex de l'aile. Ci-dessous, en zone publique, le Gloster Meteor NF 11 numéro 3 et appartenant anciennement au CEV *(Photos Anne Amouroux).*

Programme des démonstrations en vol

Black Devils (parachutistes), Force Terrestre Belge. Lynx, Aéronavale Hollandaise. Seaking 48, FAéB. Britten Norman, Force Terrestre Belge. C-130 Hercules, FAéB. Sea Harrier, Royal Navy. Frecce Tricolori (uniquement le jeudi 9 juillet). Lynx, Force Terrestre Britannique. Gazelle, Force Terrestre Britannique. Mirage F1, Armée de l'Air Française. Jetstream, RAF. Tornado, RAF. Sea King 5, Royal Navy. Alpha Jet, FAéB. Sharks (patrouille d'hélicoptères Gazelle), Royal Navy. Sikorsky CH-53, Force Terrestre Allemande. Grasshoppers (patrouille d'hélicoptères Alouette III), Force Aérienne Hollandaise. Red Arrows (uniquement le jeudi 9 juillet). F-16, USAFE. Tornado, Aéronavale Allemande. Harrier, RAF. Chinook, RAF. Mirage 5, FAéB. Wessex 15, Royal Navy. F-111, USAFE. Round Up (patrouille d'hélicoptères BO 105 P), Force Terrestre Allemande. F-15, USAFE. F-16, FAéB.

De haut en bas, les Frecce Tricolori lors d'un passage basse vitesse, trains et volets sortis, crachant leurs volutes de fumigènes multicolores. L'Alphajet décoré aux couleurs de la FAéB à l'occasion du 40e anniversaire de l'Ecole de Pilotage Avancé de Brustem et remarquablement présenté par le Capitaine-Avi Luitje Baum *(Photos Patrick Bigel)*. Un Sea King de la Marine Allemande en visite à Coxyde *(Anne Amouroux)*.

Ci-contre de gauche à droite, un Wessex Mk.15 du 771 Sqn de la Royal Navy basé à Culdrose qui faisait là sa dernière présentation internationale, l'escadrille passant sur Sea King à la fin de cette année. Casque et monture du pilote solo des Frecce Tricolori, le numéro 10. Dérive du F-16 du 350 Sqn de Beauchevain, peinte pour fêter son 45e anniversaire *(Photos Anne Amouroux)*.

Les Red Arrows en pleine action piqués par l'objectif de Patrick Bigel dans une posture très dynamique, en fait au départ d'un break. La patrouille travaille sur Hawk depuis maintenant 1979. Sa présentation est d'une grande finesse doublée d'une étonnante précision.

RAMSTEIN

87

par Anne Amouroux
et Olivier Cabiac

Cette année le meeting de Ramstein avait une signification particulière dans la mesure où il célébrait, avec un peu d'avance il est vrai, le quarantième anniversaire de l'USAF. En fait, la véritable cérémonie aura lieu le 18 septembre prochain, à peu près en même temps que la parution de ce numéro. Le 86th Tactical Fighter Wing, relogé sur la base de Ramstein à partir de l'année 1973, affichera quant à lui, le 1er juillet 1988, quatre décennies d'existence depuis sa formation sur la base de Neubiberg. On se doute que la JPO de l'an prochain sera l'occasion de fêter l'événement de manière particulière, notamment en offrant aux mécanos la possibilité de s'exprimer par de grands coups de pinceau ou bien de pistolet à peinture. En attendant, celle qui nous occupe fut copieusement arrosée par une espèce de crachin tombant sans discontinuer. Pourtant la veille, la météo promettait une certaine clémence avec un ciel particulièrement dégagé et un plafond plus qu'honorable, qui permirent aux protagonistes de la JPO du dimanche les indispensables vols d'entraînement. Surtout pour les patrouilles acrobatiques qui, d'ailleurs, ne s'en privèrent pas. On put voir ainsi répéter les Italiens et les Français, les Anglais n'étant arrivés que le jour même du show. La PAF s'exerça avec une formation de simplement six appareils, conséquence de l'accident survenu lors du meeting d'Annemasse, et dans lequel il n'y eut déplorer, heureusement, que la « casse » de deux avions et quelques contusions.

De toute façon, le jour J, la presque totalité des démonstrations en vol furent annulées par la faute d'un plafond qui rechignait obstinément à dépasser la barre des minimas autorisés, installant sur la région alentour un manque de visibilité quasi permanent, clouant de ce fait les jets au sol. Seuls les voitures tournantes et les *Harrier* de la RAF parurent s'accomoder d'une telle débâcle, et pour cause. Il y avait pourtant réunis là tous les éléments

Ci-dessus, le B-52 du SAC lors de son unique passage, train sorti et bougies allumées, dans la grisaille humide qui avait, ce jour-là, pris possession de la base de Ramstein *(Photo Patrick Bigel).*

Ci-contre, en exposition statique, un KC-10A Extender du Strategic Air Command. Cet appareil est capable de ravitailler une grande variété de chasseurs, de bombardiers et de cargos de l'USAF *(Photo Anne Amouroux).*

Page de droite en haut, un Phantom RF-4C issu de la base de Zweibrücken, et qu'on voit ici doté du nouveau camouflage gris-bleu *(Photo Patrick Bigel).* **Au centre, un Hawker Siddeley Buccaneer S.2B de la Royal Air Force exhibe sa solide perche de ravitaillement en vol. A droite, en zone opérationnelle, le Tornado de la RAF qui était prévu au programme des démonstrations en vol. Lui aussi resta au sol à cause des mauvaises conditions météorologiques. On remarque le mécanicien en train de remettre les sécurités** *(Photos Anne Amouroux).*

indispensables à la réussite d'un bon Air Show. Mais voilà, les dieux en décidèrent autrement. Toutefois, le passage à basse altitude, sur le coup de 15 h 45, du B-52 du SAC fut maintenu au programme, tout comme les Frecce Tricolori et les Red Arrows, à qui il revint l'honneur de clôturer cette creuse journée par des évolutions extraites du chapitre mauvais temps de leur œuvre. Désolant. Les *Alpha jet* tricolores, eux, restèrent de marbre et ne quittèrent pas le tarmac...

Finalement, las de guetter une éventuelle amélioration climatique, le courageux public choisit de déambuler, parapluie solidement calé sur l'épaule, à travers l'exposition statique, au gré des buvettes, parmi les aéronefs ruisselants et les braseros allumés çà et là, grillant des hamburgers en nombre astronomique. On en consomma bien sûr, un peu par faim mais aussi beaucoup par dépit. Même le Classic Coke paraissait bizarre, un peu allongé peut-être... □

AIR TATTOO MOUILLÉ...

Décidément, que ce soit d'un côté ou de l'autre du « Channel », la période estivale aura été un tant soit peu empreinte d'humidité, et encore, l'euphémisme est doux. Le mal aurait pu être également moindre, si par un malheureux concours de circonstances, les températures ne s'étaient pas révélées singulièrement fraîches pour la saison. En bref, et énoncé de façon plus crue, on se les est gelées... les mains.

Deux jours à espérer l'éclaircie salvatrice qui nous aurait permis en premier lieu de nous sécher, et en second lieu de tirer parti au maximum des Kodachrome 64 asa emportées pour l'occasion.

En vain. L'Air Tattoo 1987 fut tout mouillé et nous en revînmes bardés de rhumatismes, tout rouillés, mais néanmoins très satisfaits, ce qui en soi peut paraître paradoxal. Satisfaits parce que impressionnés tant par l'étendue gigantesque du parc des expositions statiques, « bourré » à craquer d'avions et d'exposants, que par le programme non stop des démonstrations en vol, de 9 h 42 à 18 h 05.

Depuis sa création en 1971, l'International Air Tattoo en est à sa neuvième édition. Cette biennale aéronautique consacrée à tout aéronef portant un uniforme est certainement le meeting britannique le plus géant qu'il puisse être donné de voir en Europe. Son déplacement géographique de la base de Greenham Common vers celle de Fairford en 1985 n'a en rien altéré sa popularité auprès des forces aériennes internationales participantes,

par Anne Amouroux et Olivier Cabiac

pas plus d'ailleurs qu'auprès du public.

La preuve en fut faite, encore une fois, par la venue des Australiens, Belges, Canadiens, Danois, Français, Allemands, Italiens, Jordaniens, Portugais, Marocains, Hollandais, Néo-Zélandais, Norvégiens, Espagnols et Américains. Les Anglais recevant *of course*. Un tel cosmopolitisme pour fêter cette année les 75 ans de la Défense Aérienne Britannique

Page de gauche en haut, sur fond de fête foraine, un Canberra de l'Institut Géographique allemand. En bas, un des deux Mirage F1 jordaniens présenté en vol à l'IAT 87 attend son heure en zone opérationnelle et sous la pluie.

De haut en bas, un RF-4E Phantom allemand saisi en pleine action lors d'une remise de gaz, PC allumée en grand. Un C-130 Hercules de la Royal Swedish Air Force que son équipage avait très bien en main puisqu'il lui fit exécuter quelques acrobaties époustouflantes pour un appareil de cette catégorie. Sur la même photo, à droite, un DHC-8 de la Force Armée Canadienne et basé à Lahr. Un biplace L.T.V. A-7K du 112 TFG de la Garde Nationale de Pennsylvanie venu de Pittsburgh *(Photos Anne Amouroux)*.

En haut, le bombardier cinq places Hawker Siddeley Vulcan qui effectuait peut-être là sa dernière présentation en public, puisque tous les appareils de ce type sont retirés du service depuis maintenant deux ans. Une fameuse silhouette que l'on aura du mal à oublier. La capacité d'emport du Vulcan est de vingt et une bombes conventionnelles de 450 kg logées dans la soute ventrale. Ci-contre, illustrant le thème central de l'IAT 87, une brochette de C-130 de nationalités diverses et sous bonne garde. *(Photos Anne Amouroux).*

◀ ◀ ◀

en la commémoration du Royal Flying Corps, mis sur pied le 13 avril 1912. Le thème central de la manifestation étant, quant à lui, dévolu aux avions de transport militaire, d'où cette profusion, au sol et en l'air, de C-130 *Hercules* de nationalités différentes.

Mais revenons au show aérien qui était répétitif sur les deux jours que durait l'IAT 87. Seulement, si le samedi 18 juillet les nuages menaçants ne crevaient que parcimonieusement, il en fut tout autrement lors de la journée du dimanche, où la grisaille céleste y alla gaillardement de ses hallebardes, à tel point de nous faire regretter amèrement l'équipement waterproof nécessaire — et malencontreusement oublié — pourtant chaudement recommandé par les amis initiés. Un véritable déluge qui conduisit les organisateurs à suspendre les vols durant deux bonnes heures au début de l'après-midi. Ce qui ne s'était encore jamais vu.

On mesurera mieux l'étendue de cette inondation temporaire à travers le roulage, au retour d'un décollage annulé pour manque de visibilité, d'un *Tornado* allemand progressant péniblement sur les taxiways en zone opérationnelle, à l'opposé de la zone publique, train d'atterrissage immergé sous trente bons centimètres d'eau, traînant derrière lui un sillage pour le moins incongru. Une ambiance très aquatique donc, mais qui n'empêcha nullement la visite de Sa Majesté le roi Hussein de Jordanie, patron cette année de l'IAT, à bord d'un Lockheed *TriStar*, le sien probablement. La participation de la Royal Jordanian Air Force était d'ailleurs fort conséquente, compte tenu de l'éloignement géographique des deux pays, qu'on en juge : un Casa C-101 *Aviojet*, un C-130 *Hercules*, deux *Mirage* F1, trois Pitts S-1 et le *TriStar*.

Le roi fut accueilli, hormis un tas de personnalités, par le prince Philippe d'Edimbourg et le Premier ministre britannique, Margaret Thatcher.

La participation anglaise était très étoffée dans les trois armes, Royal Air Force, Army Air Corps et Royal Navy. Dans l'éventail, quelques « bêtes » se faisant rares nous firent vibrer les tympans, et le reste avec, à savoir les English Electric *Lightning* F.3 dont les deux turboréacteurs *Avon* montés superposés nous entonnèrent une mélodie d'un genre particulièrement fracassant, et le Avro *Vulcan* qu'on croirait tout droit sorti de l'ère secondaire, tant sa silhouette s'apparente à l'ordre des ptérosauriens.

La part américaine était tout à fait plé thorique. Rarement, il nous fut donné de contempler autant de matériel, qui plus est d'une telle diversité. Du plus petit au plus grand, vraiment nous étions ravis devant une pareille débauche de métal

Ci-dessus, une partie de la patrouille espagnole Aguila en cours d'évolution sur leurs CASA C-101 durant la journée de samedi. Le dimanche, le team ne put décoller en raison du déluge qui s'abattit en début d'après-midi sur la base de Fairford. Ici, le leader est passé sur le dos et emmène le reste de la formation. A droite, un BAC Lightning Mk 6 du 11 Squadron de Binbrook uniquement présenté au statique. On remarquera la « gamelle » anti-fuites placée sous le fuselage ainsi que le missile Firestreak. *(Photos Anne Amouroux).*

camouflé, surtout en parcourant le statique. Côté démonstrations en vol, ce n'était pas mal non plus. Question « gros », nous fûmes servis. Ainsi, KC-135A Stratotanker et B-52G du SAC avalaient la piste successivement, ce dès les premières minutes du show, pour nous gratifier quelques instants plus tard de passages plutôt fumants. A ajouter à cela les évolutions d'un C-141 *Starlifter* venu s'intercaler en fin de matinée entre une *Gazelle* et un *Jet Provost* de la RAF.

Les C-5 *Galaxy* (Big Mac) demeurèrent au sol et se consolaient du mieux qu'ils pouvaient en avalant docilement bonne quantité de « péquins », qui purent ainsi se rendre compte de visu de leur capacité stomacale vraiment très prononcée.

Un autre point fort de cet airshow était la concentration de patrouilles acrobatiques. On en dénombrait en effet quatre. Les Red Arrows, bien entendu, les Frecce Tricolori, les Aguilas (espagnols) et les Asas (portugais). A une moindre échelle, on put voir également des patrouilles fonctionnant sur avions à pistons, et plus précisément les cinq Pitts S-1 chiliens (les Halcones), les trois Pitts S-1 de la Royal Jordanian Air Force (les Royal Falcons) et les deux CAP 10 de l'Armée de l'Air marocaine (les Green March). En ce qui concerne les teams évoluant sur jets, on peut dire qu'ils furent considérablement limités dans leur démonstration par une météo leur proscrivant l'espace vertical et les contraignant à un va-et-vient horizontal, vaguement sinusoïdal, il est vrai. Ah, les présentations mauvais temps sont quelque part un rien « tristounettes » ! Dommage.

Sinon, l'année du transport aérien militaire, le thème principal du show, fut célébrée dignement par un passage en formation, par vagues rapprochées de trois appareils, de quinze *Hercules* de la RAF. On eut droit, en outre, à quelques démonstrations d'atterrissages courts précédés de descentes rapides à forte inclinaison, et à un simulacre d'opération d'aide aux populations du tiers-monde, telle que celle employée en Ethiopie, qui consistait en un lâcher de containers depuis la porte cargo arrière. La manœuvre s'effectuant à très basse altitude.

La période de la Seconde Guerre mondiale fut honorée par trois *Spitfire*, le *Hurricane*, le *Mosquito* et le *Lancaster* qui seul bénéficia de l'unique éclaircie du week-end, bien éphémère du reste. Au grand désespoir de tous, le SR-71 ne vint pas. Mais en ces temps d'actualités plutôt mouvementées, on peut penser que *Blackbird* doit être grandement sollicité par ailleurs. En mission au-dessus du Moyen-Orient, par exemple, à la recherche de renseignements dont l'intérêt n'a rien de commun avec celui d'une simple figuration devant une foule ébahie.

A. AMOUROUX & O. CABIAC

A SOLENZARA: le 1/5 sacré roi de la chasse...

Alors qu'à la mi-juin les industriels, les fanas et le grand public se pressaient au Salon du Bourget pour profiter des premières gouttes de pluie de l'été, et des dernières ondées du printemps, l'Armée de l'Air avait, elle, rendez-vous avec le soleil... sur sa base la plus méridionale : Solenzara.

par l'Aspirant Benoît Colin

En titre, haut dans le ciel de France, un Mirage F1C du 1/5 « Vendée » veille... *(Cne Jean-François Lipka - Armée de l'Air)*. Cette année, le « Vendée » remportait les épreuves pilotes de la Coupe de Défense Aérienne pour la seconde fois de son histoire. Et devant douze autres escadrons. Il remettra son trophée en jeu dans deux ans. D'ici là, le Mirage 2000C sera arrivé à Orange.

A gauche, sur fond de montagnes à peine accrochées par quelques nuages épars, un Mirage 2000C de l'E.C. 1/2 « Cigognes » de Dijon atterrit à « Zara » à l'issue d'une mission de tir sur cible remorquée. Cette année, malgré les qualité indéniables de leur avion, aucun des trois escadrons de la 2e Escadre de Dijon n'a réussi à détrôner les escadrons dotés de Mirage F1C aux places d'honneur de la coupe *(Aspirant B. Colin)*.

En bas, le Mirage F1C n° 30 du 3/30 « Lorraine » nous rappelle fort à propos le numéro de son escadre de rattachement, la 30e, basée à Reims *(Aspirant B. Colin)*.

De retour à Solenzara après une mission de tir air-air au-dessus de la Méditerranée, ce Mirage F1C du 1/30 « Valois » nous montre une drôle de section de nez camouflée, probablement empruntée à un Mirage F1CR...

Le Capitaine Yves Leleux, commandant d'escadrille au 2/12 « Picardie », arrive sur la B.A. 126 en provenance de Cambrai... Quelques instants plus tard, les mécaniciens de cet escadron allaient se distinguer en remportant la Coupe mécaniciens « remise en œuvre » qui consistait à remettre en condition deux « F1C » en vue d'une mission de tir air-air.

Deux Mirage IIIE de l'E.C. 1/13 « Artois » participaient aux épreuves de la Coupe pilotes du fait que cet escadron de la FATac possède comme mission annexe des responsabilités de police du ciel. Le 3/10 « Vexin » de Djibouti, seule unité de la D.A. à voler encore sur Mirage III, ne participe jamais aux compétitions de l'Armée de l'Air du fait de son éloignement géographique qui rend sa présence difficile.

Les deux serviteurs actuels de la D.A. alignés en bout de bande à « Zara », prêts à décoller. Le Mirage F1C est un tracteur de cible emportant une SECAPEM sous le ventre, le Mirage 2000C est, lui, piloté par un juge-arbitre du CAFDA chargé de veiller au bon déroulement de la cible... et de la mission *(Photos Aspirant B. Colin - SIRPA/Air)*.

Comme tous les deux ans à pareille époque, se sont, en effet, déroulées sur cette base de la Corse, du 16 au 18 juin derniers, les ultimes épreuves de la « Coupe D.A. » (coupe de Défense Aérienne) qui met en compétition les nombreuses unités dépendant du Commandement Air des Forces de Défense Aérienne (CAFDA). Surveiller l'espace aérien national, détecter et évaluer toute menace aérienne, s'opposer aux intrusions et agressions, telles sont les missions dévolues à ce grand commandement **(1)**. Ses différents acteurs chargés de la mener à bien se disputent donc six coupes dans cette grande compétition bisannuelle qu'est la « coupe D.A. » équivalent français, en quelque sorte, du « William Tell » américain.

Six coupes

Détecter la menace et guider la riposte c'est, d'abord, le rôle des contrôleurs qui, au sein d'équipes et associés à des escadrons de chasse, se disputent la « Coupe contrôleurs ». Identifier l'intrus et éventuellement le détruire, c'est, dans un second temps, la mission dévolue aux pilotes des treize escadrons de chasse qui convoitent tous la « Coupe pilotes ». De retour à sa base, l'appareil est alors pris en main par les mécaniciens qui s'attachent à le remettre en œuvre le plus rapidement possible : c'est la « Coupe mécaniciens-remise

(1) La Défense aérienne assure également cette mission en certains points outre-mer (Djibouti, Tchad).

Ci-dessus, l'arme principale utilisée durant la « Coupe D.A. » pour le tir réel sur cible : l'obus de 30 mm tiré par les canon DEFA. Ici, un armurier participant à la « Coupe remise en œuvre » charge des bandes d'obus à pointes colorées (pour la restitution des tirs sur panneau) dans le caisson à munition d'un Mirage F1 *(Adjudant Patrick Nau - SIRPA/Air)*. A droite, la victime principale des obus : la cible tractée SECAPEM TAC 100. Celle-ci est vue après son largage au retour d'une sortie de tir tandis qu'un mécanicien de la ciblerie est venu la récupérer pour l'examen des impacts *(Adjudant Patrick Nau - SIRPA/Air)*. En bas, deux Mirage F1C de l'E.C. 1/12 s'apprêtent à décoller de la piste de la B.A. 126 : le premier, à l'avant plan, est un « biroutier » qui emporte une cible en position ventrale, le second étant l'appareil du juge-arbitre. Suivront, quelques instants plus tard, les deux avions « tireurs ». Du fait qu'ils se trouvaient alors à Solenzara en campagne de tir, les avions du 1/12 assuraient une grande partie des servitudes de la « Coupe D.A. » *(Adjudant Patrick Nau - SIRPA/Air)*.

LONGUE VIE AU 1/5 VENDEE
50 000 HEURES SUR F1C

par l'Aspirant Benoît Colin

Il n'est pas coutume en ces temps de « vaches maigres » de voir un anniversaire célébré avec autant de brio que celui qui s'est tenu le 12 juin 1987 sur la Base Aérienne 115 d'Orange-Caritat. L'Escadron de Chasse 1/5 « Vendée » fêtait ce jour-là le franchissement de la 50 000e heure de vol sur *Mirage* F1C. Le premier à être doté du célèbre chasseur au sein de la Cinquième escadre en mars 1975, l'escadron avait préparé un spectacle de qualité pour fêter dignement l'événement.

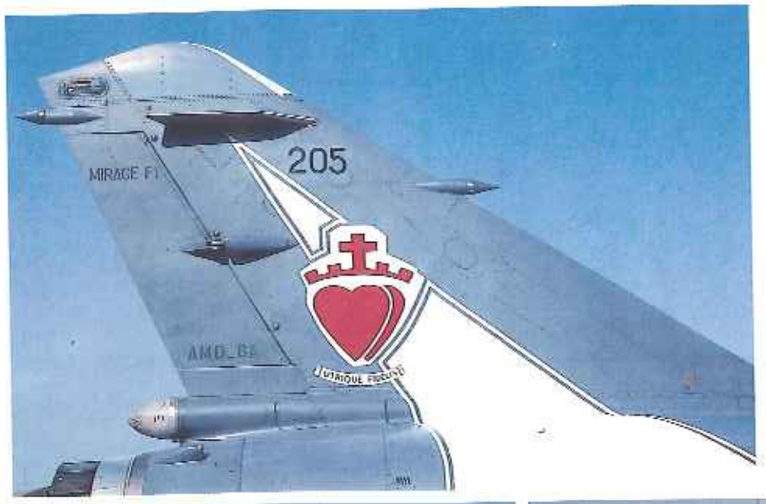
Le Commandant André Marchi, commandant l'escadron, avait tenu à honorer la cérémonie de la présence du Général de Corps Aérien Christian Guegen commandant la Défense Aérienne. C'est d'ailleurs à lui qu'est retenu le privilège de boucler la 50 000e heure du 1/5 sur un appareil spécialement décoré des insignes de l'escadron « Vendée » et des armes de la province de Vendée sur la dérive, afin de bien montrer les bonnes relations entretenues entre l'unité de l'Armée de l'Air et la province « rebelle » bien connue.

L'Escadron de Chasse 1/5 assure aux côtés des autres escadrons basés à Orange la défense de la zone Sud-Est et participe activement aux opérations outre-mer. La période de 1983-84 a été marquée, notamment, par des détachements au Tchad dans le cadre de l'opération Manta. De

Ci-dessus, les pilotes de l'Escadron de Chasse 1/5 « Vendée » posent, en compagnie du Général de Corps Aérien Christian Guegen, commandant la Défense Aérienne française, à l'issue du défilé de quatorze Mirage F1C commémorant le franchissement du cap des 50 000 heures de vol sur ce type d'appareil, le 12 juin dernier sur la B.A. 115 d'Orange. En haut, le Mirage F1C n° 205 dans sa décoration anniversaire due au talent d'Hervé de Vinck *(photos de l'auteur).*

Ci-contre, quelques scènes de la journée anniversaire du 1/5 sur la B.A. 115 d'Orange le 12 juin 1987. En haut, deux vues de la dérive du Mirage F1C n° 205 (5-NL) porteur, à droite, des armes de la province de Vendée et, à gauche, du blason de l'E.C. 1/5 « Vendée ».

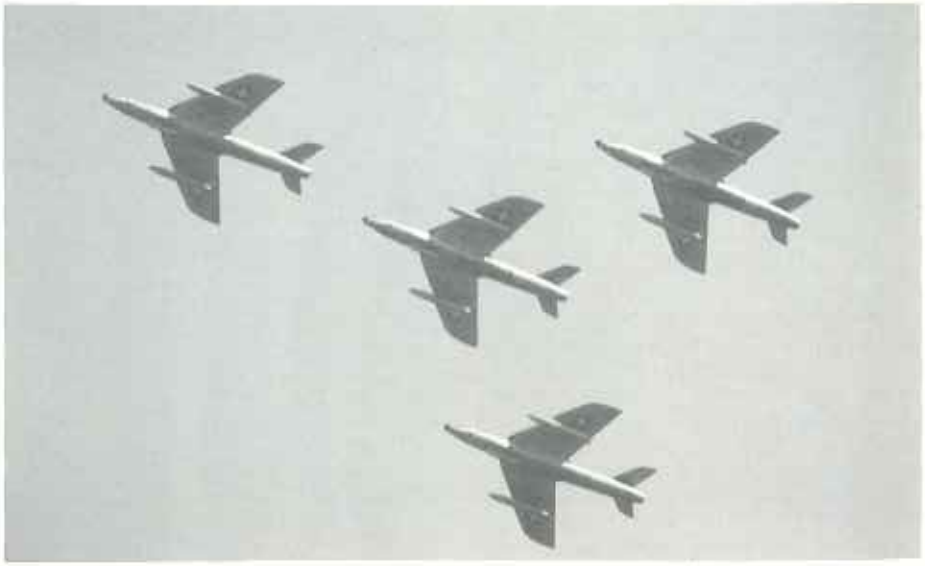
Ci-dessous, les Mirage F1C du 1/5 alignés sur leur parking d'Orange-Caritat. Au centre, le Cdt André Marchi (à droite), « patron » du 1/5, pose en compagnie de son second, le Cdt Eric Scognamiglio. Titulaire de l'Ordre National du Mérite, de la Médaille de l'Aéronautique et de la Médaille d'outre-mer (Tchad), le Cdt Marchi a quelque 6 000 h de vol à son actif, dont plus de 2 000 sur « F1C ». A l'extrême droite, le Cdt Marchi et le Col. Jean-Pierre Job, commandant de la B.A. 115, entourent le Gal Christian Gueguen à l'issue du défilé aérien. En bas, deux vues de Mirage F1C du 1/5 : en tenue de bal et en tenue de travail *(photos de l'auteur)*.



nouveau en 1985 et 1986, l'escadron a effectué des séjours en Afrique pour l'opération Epervier.

Dès 1988, les capacités opérationnelles de l'escadron seront grandement améliorées avec l'arrivée des premiers *Mirage* 2000 C. Après avoir volé 2 000 heures sur *Mystère* II, 13 500 heures sur *Mystère* IV, 23 000 heures sur *Super Mystère* B2, 26 000 heures sur *Mirage* III C et plus de 50 000 heures sur *Mirage* F1, le 1/5 aborde, d'ores et déjà, avec enthousiasme sa future destinée sur le nouveau chasseur. D'autant plus que l'escadron sera le tout premier à disposer de la version améliorée du « 2000 », modèle doté du nouveau moteur SNECMA M53-P2 et du radar RDI de Thomson-CSF à agilité de fréquence lui permettant de tirer la version la plus léthale du missile Super 530 de Matra : le Super 530D.

Aspirant B. COLIN
SIRPA-Air



A droite, quatre des six bons vieux Hunter de la Patrouille de Suisse, en formation dans le ciel vaudois. Les deux solos se sont désolidarisés du team afin d'effectuer, plus loin, une série de croisements-évitements *(photo Anne Amouroux)*.

BEX AND SUN

Par Anne Amouroux et Olivier Cabiac

Dans la série « Les Meetings de l'été », et pour clore la saison, Air Fan avait choisi de se rendre chez nos voisins suisses, afin d'assister au neuvième meeting de Bex, petite commune de cinq mille âmes du canton de Vaud, les 22 et 23 août derniers. Le soleil qui, sortant tout d'un coup de sa longue période amnésique, semblait s'être rappelé qu'il existait quatre saisons par an, dont l'été, allié au site exceptionnel de cette région de la plaine du Rhône, ajoutait davantage à notre enthousiasme déjà naturel.

Sitôt arrivés sur les lieux, un rapide coup d'œil jeté sur l'exposition statique nous faisait nous demander si par mégarde on ne s'était pas trompé d'endroit. Impression confortée par la vue de la piste d'atterrissage en herbe qui ne doit guère dépasser les 500 mètres. Au sol donc, que du « tagazou torpédo » en bois, de la pétrolette des airs, de la toile, du hauban et du piston. Une sorte de mini remake du « Temps des Hélices » de la Ferté-Alais. Bref, tout le nécessaire pour alimenter les colonnes de nos confrères de l'aviation légère.

Bien mal nous en a pris. Faut dire que nous n'avions pas encore le programme entre les mains.

Ainsi, le minuscule aérodrome de Bex-Les Placettes, dont les principales activités sont ordinairement le vol à voile et l'aéromodélisme, accueillait ce week-end-là un plateau relativement conséquent, dans lequel on retrouvait, il est vrai, beaucoup d'appareils civils ne nous intéressant pas vraiment. Cela dit, dans le domaine de l'aviation générale, il y avait quand même des choses plaisantes à regarder, telle la présentation d'Eric Müller — champion suisse de voltige — qui tournait, sur son *Extra 230*, des « barriques » autour d'un DC-3. Une figure notamment empruntée à la patrouille Martini (maintenant pourvue de Pilatus PC-7) et nommée « Apache Roll ».

En ce qui concerne les jets militaires, on rencontrait encore, à peu de chose près, les mêmes figurants que dans les meetings précédents : ceux qui écument inlassablement les manifestations estivales et plus précisément les sempiternels F-15, F-16, F-18, *Tornado*, *Harrier* et *Mirage* 2000. Une certaine platitude qui ne fait que débuter étant donné que les forces aériennes internationales tendent de plus en plus vers une homogénéisation de leur flotte par l'achat d'avions multirôles. Economie oblige.

A Bex, l'originalité se plaçait plutôt dans la nature même des présentations en vol. En effet, le terrain étriqué, encaissé et lové dans le creux de la

Ci-dessus, le CF-18 de l'armée de l'air canadienne était également de la fête. Non ! la photo n'est pas à l'envers et la canopée peinte en trompe-l'œil sur le ventre de l'appareil prend ici toute son importance. Un leurre vraiment efficace *(photo Anne Amouroux)*.

Ci-contre, le champion de voltige suisse Eric Müller, pilotant son Extra 230, aux prises avec un DC-3 et réalisant une suite de tonneaux hariqués autour du vénérable « Dak ». Ci-dessous, le Spitfire MK XVIII à ailes tronquées, et équipé du puissant moteur Griffon, se présente à l'atterrissage parmi les nombreux fils à haute tension qui sillonnent la vallée *(photos Anne Amouroux).*

vallée, étalant son ridicule ruban de piste, offrait aux pilotes un espace aérien très réduit. Précisons que tous les appareils à réaction étaient stationnés sur de plus vastes plates-formes, à savoir Sion, Bâle et Genève, ce qui nous privait des opérations de mise en route. Néanmoins, les pilotes palliaient admirablement ce manque à voir en nous assurant de remarquables évolutions, inhérentes à la configuration géographique de la place qui les forçait à tirer la quintessence de leur machine par des virages serrés, vu qu'apparemment ils se refusaient à toute réduction de vitesse dans l'exécution de leurs figures. On les voyait ainsi passer d'un côté à l'autre de la vallée, qui — soit dit en passant — est toute hérissée de pylones électriques, épouser les montagnes, pour terminer finalement par des passages grande vitesse, PC allumée, caressant de l'extrémité des plumes le faite des arbres juchés en bout de piste. D'ailleurs, ceux-là, on était bien content qu'ils bruissent à chacune de ces allées et venues, car on éprouvait quelques difficultés à respirer tant la chaleur était intense. Une véritable fournaise. Pensez, on avait perdu l'habitude ! Et le dimanche fut marqué par un retour à la normalité, c'est-à-dire pluvieux...

Ce spectacle valait réellement le voyage et d'aussi loin qu'on s'en souvienne, on a rarement eu l'occasion d'être mêlé à une telle représentation, surtout de si près. Pour les photos, pas besoin de sortir la grosse artillerie, les petites et moyennes focales suffisaient

OFFRE LIMITÉE !

FIAT G.91
20 ANOS NA FORÇA AÉREA PORTUGUESA

L'histoire du chasseur-bombardier FIAT G.91, sous les couleurs du Portugal. En Afrique et en Europe. Un ouvrage inédit publié à l'occasion du 27e Tiger Meet par l'Esquadra 301 de Monijo. Un ouvrage de 64 pages en couleur.

Adressez vos règlements par chèque bancaire à :
Amavel Vicente Dias, B.P. 41,
92293 Châtenay-Malabry Cedex (France)
Délai d'expédition : 15 jours environ.

Le livre + 1 badge en tissu de l'Esquadra 301 + 1 badge officiel du 27e Tiger Meet en tissu + 2 autocollants = 100 FF (franco de port).

Ci-dessus, un des nombreux passages du F-15C du 525th TFS de Bitburg, ici à basse vitesse mais juste avant la remise de gaz. On remarque la cinématique particulière de la rentrée du train d'atterrissage. A droite, la PAF au complet sur fond montagneux, achève sa démonstration sous les applaudissements du public *(photos Anne Amouroux).*

amplement. En revanche, pour les tympans, c'était bien différent.

Les « Warbirds » s'en donnèrent également à cœur joie. On devinait que peut-être ils n'avaient pas si souvent l'autorisation de « straffer » si proche du gazon. Idem pour les trois patrouilles acrobatiques qui étaient présentes à ce show, inondant la place de leurs fumigènes colorés. La patrouille suisse, dont les déplacements sont rares par chez nous, et même ailleurs, avec ses bons vieux *Hunter* bien gros, bien lourds et bien bruyants par rapport aux avions d'entraînement utilisés par les autres teams européens ; la « PAF », au complet, qui fit sensation et que nous n'avons pas l'habitude de voir travailler en montagne, et les Frecce Tricolori qui bénéficient d'une super cote sur le territoire helvétique.

Bex fut donc un meeting très sympathique, duquel se dégageait à l'évidence une certaine atmosphère de décontraction, et où personne, parmi les organisateurs et le service d'ordre, n'avait l'air de se prendre véritablement au sérieux. Tout comme les journalistes, d'ailleurs, qu'ils avaient hissés sur une benne à ordures — vide — habilement bricolée en tribune de presse !

A. AMOUROUX ET O. CABIAC

MARATHONS SAR

Quand en 1954 le 194th FIS reçut ses premiers jets, des T-33A et des F-86A, cette unité de la Garde de Californie se vit contrainte de quitter l'aéroport municipal de Hayward au bord de la baie de San Francisco pour la vallée de San Joaquin et ses espaces plus ouverts et moins sujets aux plaintes de voisins n'aimant pas le bruit de réacteurs. Ce déménagement d'environ 300 kilomètres n'étant pas pratique pour de nombreux pilotes et « rampants » du 194th FIS, dont les occupations principales exigeaient leur présence près de San Francisco, la Garde de Californie obtint alors l'autorisation du gouvernement fédéral d'utiliser ce personnel pour organiser une nouvelle unité qui reprendrait les installations à l'aéroport de Hayward mais serait équipée d'avions à moteurs à pistons - moins susceptibles d'attirer les foudres des protecteurs de l'environnement.

Créée le 3 avril 1955 sous l'appellation de 129th Air Resupply Squadron et alors dotée de Curtiss C-46 *Commando*, cette unité devint par la suite le 129th Troop Carrier Squadron, puis le 129th Air Commando Squadron, et enfin le 129th Special Operations Squadron avant de recevoir la dénomination de 129th Aerospace Rescue and Recovery Squadron qui est la sienne depuis mai 1975. Echangeant alors ses Fairchild C-119L *Flying Boxcar* et Helio U-10D *Super Courier* pour des Lockheed HC-130P *Hercules* et Sikorsky HH-3E *Jolly Green Giant*, l'escadron et le groupe dont il dépend administrativement, le 129th ARRG, restèrent à Hayward jusqu'en 1980. Depuis ils sont installés de l'autre côté de la baie de la grande métropole californienne, sur la base aéronavale de NAS Moffett Field, d'où deux remarquables missions de sauvetage furent accomplies en octobre 1986 et en avril 1987.

Marathon n° 1

En route vers l'Alaska, le pétrolier libérien M/S *Reunion* se trouvait le 9 octobre 1986 au large de la côte ouest du Mexique, à environ 1 100 kilomètres au large d'Acapulco, quand un membre de son équipage fut atteint d'une appendicite aiguë nécessitant une intervention chirurgicale d'urgence. N'ayant pas de médecin à bord, le commandant fit alors appel aux autorités les plus proches, celles du Mexique, qui à leur tour durent s'adresser aux Etats-Unis car aucun des Grumman HU-16 de la *Aviación de la Armada Méxicana* ne pouvait être mis en place dans les délais voulus pour venir en aide au grand malade du *Reunion*. Dès que cet appel lui fut retransmis, le Rescue Coordination Center du MAC à Scott AFB alerta l'US Coast Guard à Sacramento et à san Diego ainsi que le 41st RWRW à McClellan AFB en Californie. Malheureusement, le *Reunion* était hors de portée des HH-65A *Dauphin* du Coast Guard et les HH-53 du 41st ARRS étaient déjà en mission... Force fut donc faite de recourir au 129th ARRG et à ses HH-3E qui, bien que vieillots et fatigués, étaient les seuls à pouvoir effectuer à temps la mission SAR.

Quand dans l'après-midi du 9 octobre le 129th fut enfin alerté, le *Reunion* se trouvait à plus de

L'événement dans l'action : le 24 avril dernier, durant le Marathon n° 2 du 129th ARRS, le HH-3E Jolly Green Giant « Air Force Rescue 232 » de la Garde Nationale de Californie effectue son sixième ravitaillement en vol consécutif au-dessus du Pacifique lors de l'opération de secours aux grands brûlés du Marine Constructor. La photo est prise, dans la « crasse », à partir d'un hublot du ravitailleur HC-130H d'accompagnement *(René J. Francillon).*

par René J. Francillon

Deux sauvetages sur des distances inusitées

3 400 kilomètres au sud-ouest de NAS Moffett Field, beaucoup trop loin pour qu'un HH-3E ne puisse l'atteindre avant la nuit. Il fut donc décidé de convoyer le *Jolly Green Giant* sur La Paz, ville mexicaine située à la pointe de la péninsule de Baja California, pour qu'il soit ravitaillé et entretenu pendant la nuit, en préparation pour la mission de sauvetage. A minuit, quatre heures après le départ de ce HH-3E de Moffett Field, un HC-130H du Coast Guard s'envola de McClellan AFB en route vers le pétrolier à proximité duquel il parachuta à l'aube trois « PJ ». Dès leur arrivée à bord, les « PJ » (secouriste-parachutistes) administrèrent les premiers secours au jeune marin italien du *Reunion* en attendant l'arrivée du *Jolly Green*.

A cinq heures du matin, alors que le HC-130H du Coast Guard approchait du *Reunion*, un HC-130P du 129th ARRG quittait Moffett Field pour La Paz en y amenant un nouvel équipage pour l'hélicoptère. Le HC-130P ayant fait le plein dès son arrivée à l'aéroport international *General Manuel Marquez de Leon* à La Paz, hélicoptère et ravitailleur mirent le cap sur le *Reunion* qu'ils rejoignirent en fin d'après-midi après que le HC-130P eût transféré 6 600 livres (environ 3 750 litres) de JP4 au HH-3E. La mer et les vents étant calmes, le *Jolly Green* n'eut pas de difficultés à remonter au treuil le malade et les trois « PJ » en moins de 20 minutes. Pendant qu'un médecin militaire à bord du HH-3E s'occupait du malade, l'hélicoptère mit le cap sur Acapulco, site du plus proche hôpital, qu'il atteignit après avoir « biberonné » 5 500 livres (environ 3 125 litres) de carburant au cours d'un long contact avec le HC-130P. Précédé d'une demi-heure par son ravitailleur, le HH-3E atterrit enfin à l'aéroport international *General Juan N. Alvarez* à Acapulco à 22 heures, dix-huit heures après que son équipage et celui du ravitailleur aient décollé de Moffett.

« Chapeau, Messieurs », ce n'est pas tous les jours que deux avions, un hélicoptère, et 25 officiers et aviateurs de la Garde, du Coast Guard et de l'Air Force font une randonnée de 6 750 kilomètres pour porter secours à un jeune malade. En fait, ce fut là la plus longue mission de sauvetage jamais réalisée dans l'histoire de ces deux services.

Marathon n° 2

Rédigée en décembre 1986, l'histoire ci-dessus avait déjà été mise en page quand, le 24 avril à six heures du matin, un appel du Lieutenant Colonel Ted Schindler, chef des opérations au 129th ARRG, me tira du lit. Un HH-3E et deux HC-130P allaient partir de NAS Moffett Field pour une mission de sauvetage à quelque 2 400 kilomètres au large de la Californie et j'étais invité à me joindre à l'un des équipages de HC-130. Ce que j'ai vu au cours de deux vols (totalisant 21 heures et demie) restera indélébilement ancré dans mon esprit et, deux mois après ces événements, mes émotions sont encore telles que je ne veux même pas essayer de rédiger l'histoire de cette mission de peur que mes mots expriment mal son ampleur et ne fassent pas justice au courage des secouriste-parachutistes qui sauvèrent la vie à trois grands brûlés. Voici donc sim-

Ci-dessous, prise sur le vif en plein milieu du Pacifique, cette photo montre une baleinière du cargo japonais Jinyu Maru en train de récupérer un parachutiste-secouriste du 129th ARRG de la Garde Nationale de Californie qui vient de sauter depuis le HC-130P de sauvetage *(California ANG)*.

Ci-contre, à bord du porte-avions USS Ranger le 24 avril 1987. Un des trois Sikorsky SH-3H de la flottille HS-14 qui viennent de récupérer les grands brûlés du Marine Constructor débarque une des quatre blessés auxquels les premiers soins ont été prodigués sur le Jinyu Maru *(U.S. Navy — CV-61)*.

plement la traduction de notes rédigées au lendemain de cette épopée.

Jeudi 23 avril :

17 heures[1] **:** alors que quatre des huit membres de l'équipage du remorqueur de haute mer *Marine Constructor* changent un filtre dans la chambre des machines, une explosion les blesse gravement. Deux sont brûlés au deuxième et troisième degré sur plus de 70 % de leur corps, un a des brûlures aussi sérieuses sur 25 % de son corps, le quatrième s'en tire avec moins de mal. Maintenant sans moteur, sans gouvernail et sans son système de désalinisation, le *Marine Constructor,* qui se trouve à plus de 2 000 kilomètres au nord-est des îles Hawaii en route vers le continent nord américain, lance un SOS. Aucun navire n'est en position de l'aider immédiatement, mais le cargo japonais *Jinyu Maru* et le porte-avions USS *Ranger* changent alors de cap dans l'espoir d'arriver auprès du *Marine Constructor* en moins de vingt-quatre heures.

19 heures 45 : le centre de sauvetage de l'US Coast Guard à San Francisco fait appel au 129th ARRG car ses hélicoptères ne sont pas ravitaillables en vol et donc ne peuvent pas aller chercher les grands blessés du *Marine Constructor* si loin en mer. Le 129th ARRG décide alors de monter une opération de sauvetage en deux temps en parachutant tout d'abord des secouristes et en envoyant le lendemain un *Jolly Green* pour récupérer blessés et secouristes soit à bord du *Jinyu Maru* soit à bord du *Ranger*.

22 heures 20 : avec un équipage de six, plus six « PJ » et deux docteurs — les Dr. William De Campli, un spécialiste des grands brûlés du Stanford University Medical Center, et Capt. John G. Soto, un médecin militaire du 129th ARRG — le HC-130P n° 66-0224 « Air Force Rescue 224 » décolle de NAS Moffett Field.

(1) Toutes les heures sont données ici en temps universel (Zulu Time) pour éviter toutes confusions entre l'heure d'été en Californie et celle aux îles Hawaii.

Un bien beau palmarès

En moins de dix ans, le 129th AARG a sauvé 164 personnes, le nombre des sauvetages se répartissant ainsi :

1978	3
1979	5
1980	13
1981	12
1982	15
1983	20
1984	15
1985	22
1986	44
1987 (premier semestre)	15

A la fin du mois d'avril 1987, le 129th ARRG mettait en ligne quatre Hercules et quatre Jolly Green Giant ainsi qu'un CH-3E. Les numéros matricules (serial numbers) et indicatifs d'appel (call signs) de ces appareils étaient les suivants :

	Serial	Call Sign
HC-130H	65-0981	King 81
HC-130H	65-0983	King 83
HC-130P	66-0221	King 61
HC-130P	66-0224	King 04
HH-3E	64-14232	Jolly 32
CH-3E	65-5690	Jolly 45
HH-3E	65-12781	Jolly 80
HH-3E	66-13284	Jolly 07
HH-3E	67-14725	Jolly 44

Ces indicatifs radio ne sont utilisés qu'au cours de vols d'entraînement quand le 129th ARRG est sous le contrôle de l'Etat de Californie. Comme au cours de missions de sauvetage le 129th ARRG est mis temporairement en service fédéral actif (Federal Active Duty) et placé alors sous le commandement de la Twenty Third Air force du Military Airlift Command, les indicatifs radio sont alors « Air Force Rescue » suivi des trois derniers chiffres de leur numéro matricule. Ainsi, « King 04 » est remplacé par « Air Force Rescue 224 » quand ce HC-130P prend part à une mission de sauvetage telle que celle décrite dans l'article ci-dessus.

Vendredi 24 avril :

19 heures 19 : Air Force 224 arrive sur les lieux du sinistre. Quatre « PJ » sautent près du *Marine Constructor,* chacun avec cinquante kilos d'équipement et de médicaments. Le bateau dérive, en panne, et les « PJ » sont récupérés par un canot qui les amène à bord. Ils s'occupent immédiatement de donner les premiers soins aux brûlés en liaison radio avec les médecins restés à bord du HC-130P tandis que d'autres paquetages sont parachutés depuis l'avion qui orbite autour du *Marine Constructor.*

07 heures : Alors qu'Air Force 224 en limite de carburant vient de repartir sur Moffett, un cargo japonais — le *Jinyu Maru* — précédemment dérouté par l'U.S. Coast Guard, arrive sur les lieux. Dans l'heure qui suit, les grands brûlés du *Marine Constructor* sont transférés par canot vers le *Jinyu Maru.*

15 heures 40 : Air Force Rescue 232, un HH-3E avec un équipage de cinq personnes, un docteur et trois « PJ », décolle de Moffett à 08:40 pour son très long périple de 1 287 miles nautiques vers le porte-avions USS *Ranger* qui fait route vers la position du *Jinyu Maru.* Il est suivi peu après par Air Force Rescue 212, un autre HC-130P qui a pris la relève d'AF 224 et qui est chargé d'assurer le ravitaillement en vol du *Jolly Green Giant.*

18 heures 37 : A quelque 950 nautiques du *Jinyu Maru,* l'USS *Ranger* dépêche trois SH-3H de la flottille HS-14 vers le cargo nippon pour récupérer les brûlés et les « PJ ». Ils seront de retour, mission accomplie, à 21.30.

Samedi 25 avril :

03 heures 20 : Après un vol de plus de 2 300 km durant lequel il a été ravitaillé six fois, le HH-3E se pose sur le pont du *Ranger* qui croise à 36°16'N/148°20'W. Son équipage va profiter d'un repos mérité.

17 heures 10 : Un Grumman C-2A de l'escadrille VRC-30, arrivé de NAS Alameda, se pose sur le *Ranger* où il vient chercher les victimes du *Marine Constructor.* Vingt minutes plus tard, il est catapulté du pont direction San Francisco et NAS Alameda. A 22:30 les grands brûlés arrivent enfin à l'hôpital de San Pablo. La chaîne humaine a réussi l'impossible.

Pour cette mission de sauvetage en tous points remarquable, les appareils et équipages du 129th ARRG ont totalisé 63,2 heures de vol

A cela s'ajoutèrent 12,1 heures de vol pour le Grumman C-2A de la VRC-30 plus un nombre indéterminé d'heures de vol pour les Sikorsky SH-3H de la HS-4 à bord du *Ranger.* Malgré ces efforts considérables, l'une des victimes, un cardiaque déjà gravement malade avant l'accident, mourut quelques jours après son transfert à l'hôpital. Quant aux trois autres, ils sortirent de l'hôpital à tour de rôle, le plus gravement brûlé rentrant chez lui début juillet.

René J. FRANCILLON

Acknowledgements:
I thank my friend Major David Swearingen, 129th ARRG/PAO, for providing all the information regarding the Mexican rescue mission, and Lt. Col. Ted Schindler, for inviting me to witness the remarkable undertaking to save the seamen of the *Marine Constructor.* All of us at *Air Fan* also want to express our most sincere admiration to the personnel of the 129th ARRG — and particularly to Rodrigo Dezubria, Marc Schneider, Mike Stasio, Randy Wilkinson, and Tim Williams — for living up so well to the Aerospace Rescue and Recovery's motto « That others may live ».

WINGED MOUNTIES

ou les aéronefs de la Police Montée canadienne (1re partie)

par Jean-Yves Brouard

Cinquante bougies pour la Section de l'air de la Gendarmerie royale canadienne (GRC). C'est en effet au printemps 1937 que la GRC, plus connue sous le nom de « Police montée », acquérait ses premiers avions à tout faire — vraiment à tout faire. C'était et ce fut durant une trentaine d'années, « l'époque où l'on devinait la vitesse de l'avion au sifflement de l'air dans les haubans », et où l'on pilotait, comme disent les Canadiens, « *by the seat of one's pants* » **(1)**... Cinquante années d'une histoire totalement inconnue qu'AIR FAN vous dévoile.

★

Février 1932, quelque part dans le territoire du Yukon. Au milieu de cette étendue désertique, montagneuse, enneigée, plongée dans la pénombre arctique, coincée entre la frontière avec l'Alaska et les monts Mackenzie, la Police montée est en piste. Pour la troisième fois, elle tente de capturer l'ennemi public numéro 1 local, un certain Albert Johnson surnommé « le trappeur fou ».

Johnson est l'objet de poursuites après qu'on l'eut accusé d'avoir empiété sur des zones de pièges réservées aux Indiens. Il habite très au nord, dans une cabane implantée le long de la rivière Cat, à quelque cent trente kilomètres du village d'Arctic-Red-River dans les Territoires du Nord-Ouest. Aussi deux premières patrouilles partent-elles d'Aklavik, à l'embouchure du fleuve Mackenzie.

La chasse dure un mois, dans les conditions que l'on devine. Par radio, via la station la plus proche (celle d'Anchorage en Alaska), on ordonne à un autre détachement de la Gendarmerie, basé à Old Crow, de partir à son tour, vers l'est, à la rencontre des deux patrouilles. Johnson va être pris en tenaille.

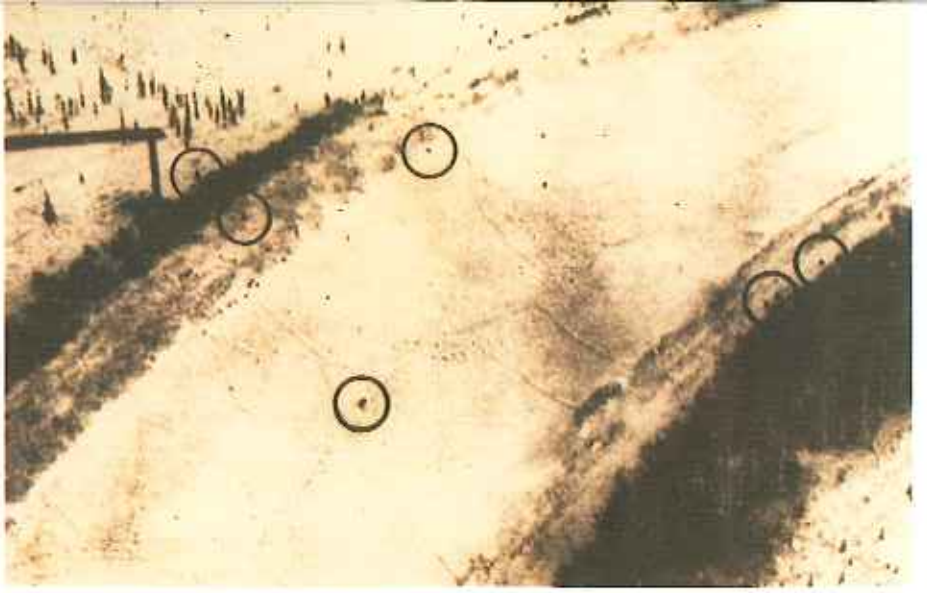
Mais il faut dans l'intervalle ravitailler en vivres, en vêtements, les hommes de la police. C'est alors qu'intervient un ancien pilote militaire. Depuis son Bellanca des Canadian Airways immatriculé CF-AKI, le capitaine Wilfrid Reid May (voir encadré plus loin) largue le nécessaire tout le temps que dure l'expédition.

Le rôle de l'avion est d'autant plus important que May participe lui-même aux recherches en fournissant une reconnaissance aérienne. L'étau se resserre autour du « trappeur fou ». Un jour, il tue un des gendarmes lancé à sa poursuite. Puis, bientôt bloqué sur une rivière gelée, il blesse un sergent du Service royal canadien des Transmissions. Le Capitaine May se pose, embarque le blessé et l'emporte jusqu'à l'hôpital d'Aklavik, lui sauvant ainsi la vie. Le vol dure 50 minutes... alors qu'il aurait nécessité dix fois, cent fois plus de temps par tout autre moyen de transport (dont le plus en vigueur à l'époque, le traîneau à chiens). Dans de telles conditions, le sergent serait mort.

Tournée d'inspection !

Le succès rencontré à la suite de ces vols spectaculaires finira par convaincre la Police montée de se doter d'une flotte aérienne. Le territoire canadien est immense (9 960 000 km²), en grande partie inviolé, les autochtones très parsemés, les tâches de la Gendarmerie diverses, complexes et aux difficultés amplifiées par les conditions géographiques et météorologiques. L'avion serait un lien excellent et rapide entre les différents points du pays.

(1) Traduction libre : « pilotage aux fesses »...



En 1936, un pilote de la GRC réalise un autre exploit. Sa conviction communicative et sa passion pour l'aviation emporteront la décision. Cet homme est Sir James H. MacBrien. Depuis 1929, il est le chef de l'Association des Aéro-clubs canadiens. Il est devenu une « figure » des meetings aériens, avec son de Havilland *Moth* (d'ailleurs immatriculé CF-AAA, le premier de la longue série des « CF-... »). En août 1931, MacBrien est appointé commissaire (*commissioner*) de la GRC. Cinq ans après, en été 1936, il effectue un vol historique de 11 000 milles à travers le territoire canadien. Son but est de visiter les postes nordiques au cours d'une tournée d'inspection destinée certainement à démontrer l'intérêt irremplaçable de l'avion.

L'appareil utilisé est un Fairchild 71 muni de flotteurs, prêté par le Corps d'Aviation Royal Canadien (RCAF). Au total, le commissaire MacBrien ne restera que cinq jours au sol, sur la trentaine que durera la tournée... Elle aurait évidemment duré de longs mois par les moyens de transport classique !

Sur ce, la GRC (en anglais RCMP : Royal Canadian Mounted Police) décide donc de se constituer une composante « air ». Mais le ministère de la défense nationale répond à sa demande qu'il lui est impossible de fournir du personnel ou des avions pour l'exercice 1937. C'est en mai de cette année qu'elle achète sur ses fonds propres quatre de Havilland *Dragonfly*. Ils sont réceptionnés à Toronto le 5 mai par la toute nouvelle « Section de l'air » commandée par l'inspecteur T.R. Michelson. Les pilotes sont facilement recrutés dans la région de Toronto parmi les professionnels civils.

Sur une directive du ministère des transports canadien, les immatriculations des avions de la GRC — et eux seuls — contiennent les lettres « MP » (pour « Mounted police »). La dernière des cinq lettres de l'immatriculation est l'initiale d'un nom de fleur attribué à chaque aéronef... (en 1947, cette lettre sera l'initiale de noms d'oiseaux). Sauf cas exceptionnels,

Ci-dessus, le capitaine Wilfrid « Wop » May, véritable père de l'aviation de la Police Montée canadienne, pose devant son Bellanca des Canadian Airways durant la première opération aérienne de l'histoire des « Mounties » en février 1932. Neige et blizzard sont au rendez-vous. En haut, un document historique : les derniers instants de la longue traque du « Trappeur fou » photographiés depuis le Bellanca de May alors que le fugitif va être incessamment rejoint par les patrouilles de gendarmes et de militaires canadiens lancés à sa poursuite depuis des semaines. A droite et à gauche, des ronds marquent autour de la rivière gelée les policiers qui s'apprêtent à mettre la main sur le criminel, au centre.

En titre, le premier Grumman Goose (CF-MPG) aux couleurs de la Gendarmerie Royale Canadienne (GRC). Photographié quelque part au dessus de la province du Saskatchewan en 1957, cet amphibie falsait partie d'un détachement mobile affecté aux patrouilles entre Winnipeg et Edmonton. En cartouche, l'emblème au bison de la GRC dans sa version la plus récente adoptée en 1954 *(Photos : Archives de la GRC).*

Premier avion officiellement utilisé par la Gendarmerie Royale Canadienne : le Fairchild 71 du Commissioner McBrien avec lequel il devait réaliser sa grande tournée d'inspection de l'été 1936. Longue de quelque 20 000 km, cette série de vols devait amener le chef de la Police Montée à visiter tous les postes les plus septentrionaux de la GRC et à démontrer l'intérêt réel des aéronefs pour les missions de police et de secours public *(Archives de la GRC).*

En bas, dans l'imaginaire de chacun, l'emblème le plus fort de la GRC demeure assurément ses policiers à cheval, les fameux « Mounties » dont les premiers furent recrutés en 1873. Equivalents de nos gendarmes belges ou français, les « Mounties » constituent une force policière territoriale qui assiste à la foi le pouvoir judiciaire et les autorités militaires (dans la recherche du renseignement, notamment). C'est au roi Edouard VII de Grande-Bretagne qu'elle doit son étiquette « royale » attribuée en 1904. Aujourd'hui, la RCMP ou GRC utilise toujours ses chevaux. Et on retrouve les « Mounties » à pied, à cheval, en voiture, en avion et en hélicoptère *(Archives de la GRC).*

depuis ce temps-là, les avions et hélicoptères de la Police montée sont donc immatriculés CF-MP + une dernière lettre variable.

En 1938, le *Dragonfly* CF-MPD est vendu. On le remplace par un Noorduyn *Norseman* (CF-MPE) pour effectuer les missions dans les Territoires du Nord-Ouest. L'appareil peut être muni de flotteurs, de roues ou de skis, selon les circonstances. Mais au moment de sa livraison, vers la fin de la belle saison, il est encore équipé de flotteurs. On l'envoie alors à la base d'été de Shediac (Nouveau-Brunswick) où les futurs pilotes perfectionneront leur expérience sur hydravion.

Wilfrid « Wop » May : pionnier aérien de la GRC

Né à Carberry (Manitoba) en 1896, Wilfrid May s'engagea à vingt ans, en pleine guerre mondiale, pour combattre les Allemands aux côtés des Anglais. Un an après, il intégrait le Royal Naval Air Service (qui devint en 1918 la Royal Air Force, après une fusion avec le fameux Royal Flying Corps). C'est dans le Squadron 209 basé en France que le jeune homme, devenu Lieutenant, est affecté vers le 20 avril 1918.

Dès le lendemain, il volait en compagnie d'un groupe de camarades, dont le Capitaine A.R. « Roy » Brown. Vers 11 heures ce jour-là, quelque part au-dessus de la Somme, un triplan allemand rouge écarlate prit May en chasse pour tenter de le descendre. Brown intervint à temps en abattant l'ennemi. Aux commandes du Fokker se tenait un certain Capitaine Manfred von Richtofen. Le « Baron Rouge » était mué.

Après la guerre, rentré au Canada, « Wop » May devint l'un des meilleurs pilotes de brousse. Il ouvrit un service aérien dans le nord du pays (les « Canadian Airways ») qui permit le développement de ces régions circumarctiques. Il servit durant la Seconde Guerre mondiale dans le centre de formation des pilotes du Commonwealth. Il mourut en 1952 d'une crise cardiaque.

May reçut son surnom de « Wop » lorsqu'une petite fille eskimo l'appela ainsi, ne parvenant pas à prononcer Wilfrid !

Bien que des plus spectaculaires, ses exploits dans la capture du « Trappeur fou » en 1932 ne furent pas les seuls à convaincre la Gendarmerie royale de se doter d'avions. Dès 1921, le Sergent Thorne rallia son détachement à Fort Simpson (Territoires du Nord-Ouest), à partir d'Edmonton. Le voyage se fit en quatre jours à bord d'un Junkers de la compagnie Imperial Oil. L'aller, pour escorter en traîneau un prisonnier, avait pris huit semaines... Les premières réquisitions officielles par la GRC datent de 1928 : la première se fit à bord d'un Fairchild FC-2 pour transporter un Indien devenu fou furieux vers un hôpital psychiatrique. Le voyage dura une semaine, ralenti par de mauvaises conditions météorologiques. Le Fairchild provenant du Détachement photographique n° 2 de la RCAF, les rapports précisent que ce furent des jours « faits pour voler, mais pas pour photographier »...

Assistance de la RCAF

L'année suivante, le quartier général du service de l'air s'installe à Rockcliffe (Ontario). C'est là qu'en octobre, le personnel et les avions sont regroupés, après la cessation brusque des activités, en raison des obligations dues à la guerre. En 1940, neuf des dix membres de la section rejoignent les rangs de la RCAF. Seul le *Norseman* continuera de voler, piloté par du personnel prêté par la même RCAF. Les appareils sont abrités sous un hangar construit trop près de l'axe d'approche de la piste principale. De sorte qu'après la guerre, en 1950, on construira une autre installation plus décentralisée, par mesure de sécurité.

En 1946, c'est le renouveau, avec l'acquisition en mars de trois bi-moteurs « modernes » : deux Beechcraft D-18S et un amphibie Grumman *Goose*. Ce dernier est immatriculé MPG, et les deux premiers : MPH et MPI. Surplus de guerre, le *Goose* n'a que 243 heures de vol à son actif. De nouveaux pilotes sont engagés, sous le commandement du Sous-Inspecteur P.B. Cox. La Royal Canadian Air Force fournit son assistance lors de certaines séances d'entraînement.

D'autres « bonnes-à-tout-faire », à savoir neuf de Havilland DHC-3 *Otter*, viennent s'ajouter, entre 1954 et 1964, au parc aérien de la GRC. Le premier d'entre eux s'illustre d'ailleurs peu de temps après sa mise en service dans les zones septentrionales des districts de Keewatin (Territoires du Nord-Ouest). En février 1955, en effet, un Boeing B-47 *Stratojet* de l'U.S. Air Force explose à 35 000 pieds au-dessus du nord du Saskatchewan. Trois des quatre membres d'équipage parviennent à s'éjecter, sains et saufs, en parachute. A la suite de premières recherches aériennes, c'est cet *Otter* qui retrouve et récupère deux des rescapés (le troisième venant d'être pris en charge par un petit avion civil), et qui ramène en outre les restes du quatrième Américain, découverts non loin de l'épave du B-47 en miettes.

Ci-dessous, les quatre premiers avions de la section « air » de la Gendarmerie Royale Canadienne (GRC) sur leur base de Toronto en mai 1937. Il s'agit de de Havilland Dragonfly de fabrication canadienne. Les Dragonfly de la GRC étaient reconnaissables à leurs couleurs bleu roi (fuselage et moteurs) et jaune (ailes et stabilos) et à leur immatriculation contenant les lettres « MP ». En bas, les huit premiers pilotes de la GRC posent autour de leur chef, le Superintendant Mercer (au centre, avec une canne) en 1937 à Toronto *(Photos : archives de la GRC).*

Pour l'entraînement justement, un petit biplace Fairchild *Cornell*, peint en jaune, acquis en 1947, est basé à Rockcliffe où s'est réinstallé le Q.G. Les appareils sont maintenant détachés à Rockcliffe (le Fairchild et un Beech), à Regina dans le Saskatchewan (l'autre Beech), et Edmonton dans l'Alberta (le *Norseman*). Le *Goose* appartient à un détachement mobile opérant entre Winnipeg et Edmonton. Auparavant, en 1940, la GRC avait dû se séparer de ses trois *Dragonfly* restants.

La Section passe de quatre détachements en 1947, à neuf en 1953, avec un avion affecté à chacun. Ces appareils parcourent cette année-là plus d'un million de kilomètres. Il faut se dire qu'entre-temps, la Police Montée acquiert un Stinson *Flying Station Wagon* (CF-MPJ) en mars 1947, un second *Norseman* (Mk.V celui-là ; CF-MPL) en février 1949, et en décembre de la même année, son premier de Havilland DHC-2 *Beaver*. Immatriculé CF-MPM, il est basé à Winnipeg.

Onze autres *Beaver* suivront d'ici 1963. Le CF-MPM aura sa part de travail. Une fois, à Sawbill dans le Manitoba, on y installa même un tribunal de fortune... Sur la queue de ce même appareil, des inscriptions en langue Cree (signifiant entre autres « Ne pas pousser ») sont peintes au pochoir, à l'intention des Indiens, un peu trop vigoureux lorsqu'il s'agit de déplacer l'avion au sol. La première fois, les câbles de commande du gouvernail n'ont, paraît-il, pas résisté...

Un des tout premiers *Beaver* intégrés à la Section porte l'immatriculation CF-FHW, ainsi que le mystérieux surnom de « Wren ». Les lettres MP ne figurent pas dans le code, car cet appareil appartient en priorité à la police provinciale de la Colombie britannique.

Egarées dans le « Bush »

Les missions dévolues à ce type d'appareil rustique de la firme de Havilland — *Beaver* et *Otter* — consistent généralement à aider les services de police dans leurs tâches. L'inattendu, l'improvisation, les circonstances créent l'aventure — ou les mésaventures. Cela varie du transport de personnes (prisonniers,

L'immatriculation des aéronefs canadiens

La loi sur l'identification des aéronefs canadiens a été modifiée : elle exige que tout avion enregistré au Canada, dont la construction date du 31 décembre 1956 et après, utilise dorénavant l'identification nationale C- suivi de quatre lettres. A ce jour, les seules lettres à être utilisées communément sont C-F... et C-G... Le changement ne devait se faire que lorsque la peinture serait refaite. Tous les avions dont la construction est antérieure au 31 décembre 1956 peuvent conserver leur identification CF-... ou CG...

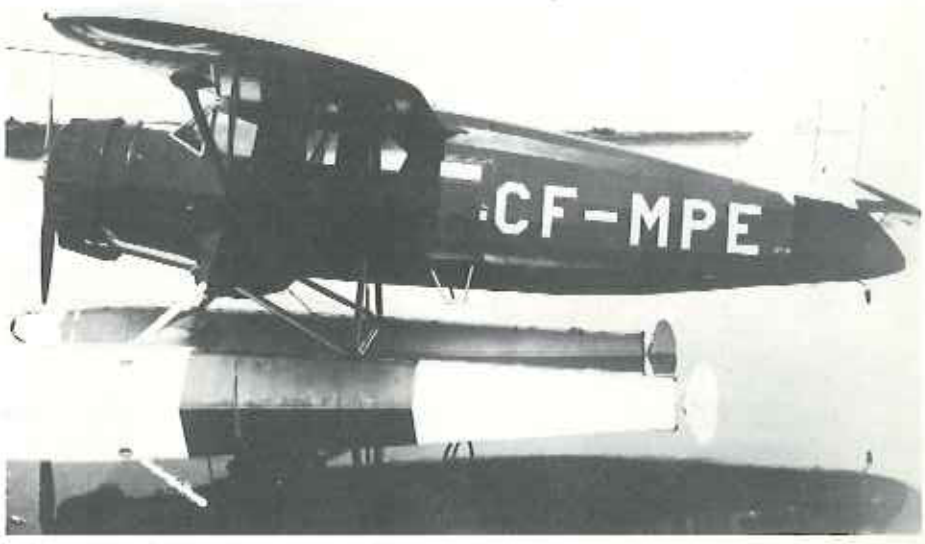
En haut, photographié quelque part au dessus de l'immense forêt canadienne en 1978, un des douze de Havilland Canada DHC-2 Beaver de la Gendarmerie Royale Canadienne. Acquis entre 1949 et 1963, ces avions furent et restent affectés principalement aux régions nord du pays. Le CF-MPR arbore ici les nouvelles peintures de la GRC faites de bleu roi et de blanc.

Ci-contre, un des neuf de Havilland Canaca DHC-3 Otter de la GRC peint dans sa livrée d'avant 1969 avec, au centre du fuselage dans la brisure du speed-line, l'emblème au bison des « Mounties ». Acquis entre 1954 et 1964, les Otter ont une réputation de fiabilité et de solidité sans égale. Le CF-MPP est ici équipé de skis *(Photos : archives de la GRC).*

maîtres-chiens avec leur compagnon, équipes du laboratoires de la police criminelle, inspecteurs de la GRC, etc.), à la surveillance routière ou maritime, en passant par la recherche de personnes égarées dans le « bush », ou par le ravitaillement de tribus esquimaudes ou indiennes éloignées de tout, etc.

Les pilotes ont tout fait : rechercher des voitures volées, des aéronefs « crashés », des bateaux en perdition, transporter des malades mentaux, des femmes sur le point d'accoucher... Un jour, à bord d'un *Otter* ayant embarqué une femme enceinte, le pilote reçoit un signal de détresse : un avion *York* de la compagnie Transair Ltd vient de s'écraser près de Rankin Inlet, lors d'un vol vers Churchill. Sur le chemin du retour, après avoir déposé la femme à Eskimo Point, le pilote de la Gendarmerie atterrit sur la glace, près de l'épave brûlante du *York*, et ramène les trois membres d'équipage vivants. Le même appareil, une autre fois, emportant avec ses équipements de secours un canot gonflable, se porte au secours d'un pilote civil âgé de 65 ans. Perdu sur un îlot de glace (*floe*), il avait dû atterrir d'urgence à bord de son hydravion tombé en panne.

En haut de page, l'unique biplace d'entraînement Fairchild Cornell prêté par la RCAF en 1947 pour la formation des pilotes de la GRC à Rockcliffe. Ci-dessus, le Dragonfly « MPD » devait connaître une brève carrière dans la GRC avant d'être vendu en 1938 pour acquérir l'hydravion à flotteur Noorduyn Norseman CF-MPE illustré ci-dessous qui devait être le seul avion restant à la GRC durant le 2e G.M. *(Photos : archives de la GRC).*



L'*Otter* se pose à quelque distance de là, sur le pack (glace solide). L'équipage en descend et rallie le *floe*, d'abord à pied, sur deux milles, puis à la pagaie, dans le canot, une fois la mer atteinte. Le pilote rescapé s'en tire là aussi sain et sauf.

En 1955, le *Norseman* CF-MPI. mène une des patrouilles les plus septentrionales jamais entreprises par un avion monomoteur à roues. Parti de Fort-Smith, le « MPL » rallie Sacks Harbour, sur la côte occidentale de l'île de Banks, à 72° de latitude nord. La même année, l'*Otter* « MPI » atteint Arctic Bay, sur l'île de Baffin, soit presque 74° de latitude.

En 1960, le sergent R.L. Fletcher vole sur une distance de 5 275 milles à l'occasion d'une tournée exceptionnelle. Il décolle le 5 mars de Frobisher Bay sur la terre de Baffin et en revient le 18, après s'être posé à Igloolik, Arctic Bay, Pond Inlet, Grise Fiord, Alexandra, Euréka, Thulé (au Groënland) et enfin Resolute Bay. En cours de route, le sous-officier établit des caches de nourriture pour les chiens de traîneau utilisés par les patrouilles de la

Elle est belle !
Elle est jaune !
Elle coûte 25 F !
C'est la plaquette souvenirs du NATO TIGER MEET 1986 de Cambrai, 34 pages toutes en couleur sur un tiré-à-part du N° 91 d'Air Fan...
Pour les collectionneurs et les fanas !

TIRAGE LIMITÉ

BULLETIN DE COMMANDE

CI-JOINT UN CHEQUE DE _____
NOM _____
PRENOM _____
ADRESSE _____
_____
CODE POSTAL _____
VILLE _____
A L'ORDRE DE
AIR FAN
48, boulevard des Batignolles
75017 PARIS - Tél. 42.93.67.24

GRC ; il transfère du personnel d'une base à une autre, enquête sur les conditions de vie des autochtones, vole en reconnaissance dans les régions les plus reculées, etc.

Pas une égratignure

Mais toute mission policière a ses risques : le 6 août 1958, le *Beaver* CF-FHW basé à Vancouver vole en rase-mottes à la recherche d'un homme suspecté d'être le meurtrier d'une fillette. Le sol est accidenté. L'avion percute une colline, tuant ses quatre occupants. Cela se déroule près du Lac Skaha.

D'autres fois, l'aventure se termine bien. Le 8 mai de la même année, l'*Otter* CF-MPP volant à 3 000 pieds de Churchill à Ottawa, casse un cylindre (l'avion devait subir un entretien du moteur à Ottawa). En vol plané, le pilote, le caporal Gordie Carter, parvient à se poser sur la route nationale numéro 11, à 35 kilomètres de North Bay. Sans casse. L'appareil est juste poussé sur le bas-côté pour laisser passer les voitures. Les sept passagers n'ont pas une égratignure. Peu après l'atterrissage de fortune, des mécaniciens de la GRC se posent à leur tour sur la *Highway*, à bord d'un avion embarquant un moteur de rechange. Deux jours de travail sont nécessaires, après quoi le « MPP » peut décoller et reprendre son vol interrompu...

En 1962, à l'aube d'une ère nouvelle pour la Section de l'air, celle-ci possède dix-huit avions. Chacun est maintenant équipé d'une radio permettant de contacter stations au sol et voitures de police. Comme dans toute organisation ou armée de l'air, les avions possèdent leurs couleurs caractéristiques. A l'origine, à part les Beechcraft, tous les fuselages sont peints en bleu. Figurent en jaune : les ailes, le gouvernail de direction, l'avant des capots moteur et les *speed-lines* de fuselage.

Le mois prochain, nous verrons la seconde époque de la division « Air » de la GRC. Vingt-cinq années de nouvelles aventures, qui verront l'introduction de l'hélicoptère.

(à suivre)
Jean-Yves BROUARD

Ci-dessus, l'unique Stinson Flying Station Wagon (CF-MPJ) acquis par la GRC en 1947. Il devait être accidenté par deux fois, la première en télescopant un cerf au roulage, la seconde en passant sur le dos à l'atterrissage par vent de travers ! En bas, le DHC-2 CF-MPS en patrouille en 1974 ; l'avion porte encore l'ancienne livrée de la GRC.

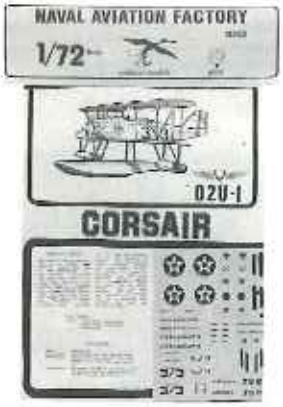
Page ci-contre, en haut, le Grumman Goose n° 391 au moment de sa livraison à la GRC en 1946. Il devait peu après devenir le CF-MPG. En bas, l'un des deux Beechcraft D-18S acquis par la GRC en 1946. Il porte sur le nez le monogramme « MP » de la GRC *(Photos : archives de la GRC).*

ANALYSE DES NOUVEAUTES

ESOTERIC MODELS - 1/72e
Vought O2U-1 Corsair

Les aéronefs américains de l'entre-deux-guerres n'ont jamais été un sujet de prédilection pour les fabricants de maquette. Il faut dire aussi qu'ils ne sont pas tous très connus, ce qui explique cela... Pour les sortir de l'oubli dans lequel ils sont confinés, la nouvelle firme britannique Esoteric Models a décidé de les réaliser tous, au fil des mois, en plastique vacuformé.

L'un des premiers modèles de ce fabricant à être tombé entre nos mains est l'hydravion d'observation Vought O2U-1 *Corsair* — le grand-père de tous les *Corsair*, tels les F4U et A 7, qui devaient recevoir ce nom par la suite. Appareil mal connu, l'O2U-1 fut tout de même construit en 130 exemplaires pour l'U.S. Navy et le Corps des Marines. Durant les années trente, il remplit de nombreuses missions pour la marine américaine dont quelques-unes de guerre au Nicaragua. Produit en version terrestre (sur roues), marine (à flotteurs) et amphibie, l'O2U-1 connut une carrière importante surtout à bord des croiseurs, des cuirassés et des premiers porte-avions opérationnels de l'U.S. Navy.



Le kit d'Esoteric Models permet de faire, au choix, soit un O2U-1 terrestre, soit sa version à flotteurs. Présenté dans une grande pochette en plastique à glissière pression (c'est astucieux pour ne pas perdre de pièces en cours de réalisation), il se compose d'une gaufrette de plastique d'épaisseur idéale portant l'empreinte des principaux éléments structuraux du *Corsair*, de deux autres sachets plastique à fermeture pression (contenant des haubans en plastique injecté et des petites pièces en *white metal* et une feuille de rhodoïd), d'une notice d'instruction très complète (avec dessins et schémas) et d'une très belle planche de décalcomanies. Inutile d'ajouter que nous avons été instantanément séduits par l'aspect général de cette maquette qui rompt tout à fait avec le côté par trop sommaire de certaines autres productions en « vacu ».

Au sujet de ce biplan « rétro », notons qu'il s'agit d'un kit assez petit au 1/72e (10 × 14 cm environ). La « gaufrette » comporte 26 pièces au total, dont des éléments d'habillage interne pour le double cockpit. Les pièces en *white metal* concernent le moteur Pratt § Whitney R 1340 à cylindres découverts (bien reproduit), l'hélice, le train d'atterrissage et les maîtres-haubans en « N ». Le restant des haubans est fourni en tiges de plastique noir de profils différents. Touche ultime : la planche de décalcomanies. Elle est d'excellente qualité, comporte des vignettes très fines et permet de réaliser sept décorations différentes, toutes très colorées. Du « vacu » comme ça, on en voudrait plus souvent. Souhaitons donc un succès mérité à ce nouveau fabricant américano-britannique. Ajoutons que ce kit coûte 80 F en Angleterre, ce qui est raisonnable pour un modèle de cette qualité.

J.-M. GUHL

JMGT - 1/48e
Yakovlev Yak-3

Au même titre que le *Mustang* ou le *Spitfire* on peut considérer le Yak-3 comme un grand classique de la Deuxième Guerre mondiale, il est au moins aussi élégant que ses frères occidentaux même s'il n'en avait pas tous les avantages technologiques (pas de turbo-compresseur, construction légère en bois ou tubes d'acier entoilés, armement relativement léger, pas de pare-brise blindé, etc.). Heureusement pour ses pilotes, sa maniabilité remarquable compensait quelque peu ces lacunes, 4848 Yak furent construits jusqu'en mai 1945. Cela méritait une maquette au 1/48e !

JMGT crée la surprise en lançant sur le marché cette maquette du célèbre chasseur soviétique et nous en sommes

ravis, car c'était un peu le maillon manquant dans notre collection. Le kit : une seule planche pour ce qui concerne les éléments soufflés, soit vingt-quatre pièces. Le polystyrène est suffisamment épais pour offrir une bonne rigidité, et il faut admettre que ce type de fabrication est bien adapté à un appareil lisse comme c'était le cas avec le Yak ; l'extrados des ailes n'est altéré que par

SHIZUOKA HOBBY SHOW

Sans équivalent en Europe, le Salon de Shizuoka au Japon réunit chaque année sous la silhouette massive du Fuji Yama tous les grands fabricants de maquettes nippons, ainsi que les importateurs japonais de maquettes étrangères.

L'édition 1987 de ce salon d'une très grande tenue où la maquette plastique est reine s'est déroulée au début de l'été et a permis aux producteurs et aux importateurs de présenter leurs diverses gammes et d'annoncer un certain nombre de nouveautés qui devraient réjouir la communauté internationale des maquettistes. Et cela d'autant que le vent de la reprise trouve inexorablement son origine au Pays du Soleil Levant. De plus en plus...

Parmi les quelques nouveautés susceptibles d'intéresser les lecteurs d'Air Fan, nous avons noté :

• Chez Fujimi, au 1/72e : trois Chance Vought Cutlass en versions F/U-3, F/U-3M et F/U-3P manifestement très réussis si l'on en jugeait par les kits montés et décorés présentés. Autre avion de l'U.S. Navy proposé en six boîtes différentes : le Douglas Skyhawk qui apparaîtra en versions A-4M, OA-4M, A-4E/F, TA-4F/J (biplace), A-4C et A-4B ; de quoi satisfaire les inconditionnels du petit chasseur bombardier d'Ed Heineman. Pour le reste, beaucoup de « re-issues » feront également surface, tant au 1/72e qu'au 1/48e.

• Chez Hasegawa, au 1/72e : pas de nouveautés réelles sinon des kits revus et corrigés aux meilleurs standards. Citons, entre autres : le Grumman F-14A (proposé en versions colorées et « low-viz »), idem pour l'EA-6B Prowler et aussi pour le Lockheed Viking offert en version US-3A « COD » avec des pièces supplémentaires. Modèle biplace du F-16C, le F-16D sera également commercialisé par Hasegawa, de même qu'un A-10A légèrement remis au goût du jour. Dans les autres échelles, ce fabricant nous proposera un Lockheed C-130H Hercules au 1/200e (qui sera, en 1988, décliné en plusieurs versions civiles) et un gros OA-4M Skyhawk au 1/32e enrichi avec des pièces en métal photodécoupé. Dérivé du T.V. A-7E au 1/48e, Hasegawa sortira aussi un A-7D garni de tous ses accessoires USAF.

On trouvait présents au Salon de Shizuoka, et un peu en marge, plusieurs petits fabricants de kits en résine époxy et en plastique thermoformé. Kits assez chers, parce que produits en toutes petites séries, auxquels s'ajoutaient quelques nouveautés artisanales en plastique injecté comme ce Yakovlev Yak-3 au 1/48e vendu 200 francs localement ou encore ce North American XF-107 au 1/72e d'une trentaine de pièces proposé au prix de 360 francs. On imagine facilement leurs prix après passage entre les mains d'un importateur européen... Nous ne désespérons, cependant, pas de vous les présenter un jour prochain lorsque nous aurons pu localiser leurs réalisateurs.

la présence des ailerons, et les rares panneaux métalliques du fuselage sont délimités par une gravure en creux. Les bossages des mitrailleuses, prises d'air de carburateur et sorties de radiateur d'huile sont également bien rendus comme est très bien sorti le carénage du radiateur ventral. L'habillage des logements de train n'a pas été oublié et, comme d'habitude dans cette marque, une attention particulière a été apportée à la gravure des coussins du siège pilote. Deux casseroles d'hélice sont fournies (au cas où...) et nous avons apprécié encore plus les deux verrières offertes qui sont d'une qualité irréprochable. On pourra ainsi, sans crainte, en couper une pour représenter éventuellement un appareil verrière ouverte. Toutes les cloisons et différentes trappes sont en bas-relief, les détails étant évidemment à la charge du maquettiste qui pourra, selon ses capacités, aménager aussi le cockpit et les logements de train.

Une pochette renferme des pièces en *white metal*, tel que les jambes de train, les roues, les pipes d'échappement et l'hélice tripale qui, à notre avis, manque un peu de vrillage (mais la malléabilité de ce métal permet d'arranger ça facilement à froid).

La documentation fournie est très explicite et comprend, outre un plan à l'échelle, des extraits de notice concernant surtout le train d'atterrissage et l'habitacle. Pour la première fois, des décalques sont inclus, qui permettent la décoration de trois appareils du « Normandie-Niémen », le « double zéro » de L. Delfino, le « 5 » de R. Sauvage et le « 6 » de M. Albert. Les amateurs de diorama pourront également se procurer chez le fabricant deux sets de figurines en *white metal* parmi lesquelles nous avons reconnu le Colonel L. Delfino. Bravo et encore merci à l'équipe de J.M.G.T. !

J. BODSON

Les références :
— la Vitrine du Maquettiste n° 5.
— Air Fan n° 69 de juillet 1984.
— l'Encyclopédie illustrée de l'aviation, Atlas n° 176.
— Yak Fighters in action, Squadron/Signal.

MATCHBOX - 1/72e Dassault Mystère IV A

Heureuse surprise que cette maquette qui réjouira plus d'un Français. Airfix nous avait proposé, il y a plus d'une douzaine d'années, le *Super Mystère* B.2 ; Heller avait suivi quelques années après avec l'*Ouragan*. Il ne restait donc que le *Mystère* IV A, puisque le quatrième « mousquetaire » (le *Mystère* II C) ne devrait certainement pas retenir l'attention d'un fabrication installé avant bien longtemps... Heureusement, pour les collectionneurs, Graphy-Air nous promet ce chasseur Dassault nettement moins connu pour la fin de l'année.

Composé d'une trentaine de pièces moulées en bleu et en gris, ce *Mystère* IV A — qui est le bienvenu, disons le tout de suite — porte tous les stigmates habituels des kits conçus par Matchbox : moulage imprécis, gravure très lourde et simplification des détails. La forme de l'avion, heureusement, semble assez bonne, dans les grandes lignes. Il devrait ainsi être possible à tout maquettiste raisonnablement doué d'en tirer une reproduction décente de l'original. Sans plus.

Rien de comparable ici au kit du *Mystère* IV A en résine époxy de Graphy-Air.

Ceux qui auront la chance de posséder les deux s'en rendront compte assez vite... Evidemment, la différence de prix entre ces modèles est considérable : 290 francs pour le kit Graphy-Air, environ 20 francs pour celui de Matchbox ! Notre préférence de spécialiste allant sans équivoque vers la maquette en résine conçue par Michel Gérard, tant du fait de sa très grande justesse des formes que de sa richesse en détails de toutes sortes.

3e BIENNALE DE LA MAQUETTE D'AVION DE REIMS DU 3 AU 25 OCTOBRE 1987

Reims, berceau de l'aviation avec le premier meeting aérien international en 1909, a depuis toujours vécu une activité aéronautique militaire et civile suivie ; afin de perpétuer cette tradition, le Service d'animation culturelle municipal organise tous les deux ans depuis 1983 une grande exposition de maquettes.

Cette année, près de 200 maquettes, objets d'une sélection attentive, seront exposées avec, comme de coutume, un certain nombre de documents, de photographies, objets et matériels concernant l'histoire de l'aviation à toutes les époques.

Les musées, la Base Aérienne 112, et de nombreux maquettistes et collectionneurs privés assureront le succès de cette manifestation grâce à la fidélité de leur participation.

• **Renseignements** : Service d'animation culturelle et planétarium, Musée de l'ancien collège des jésuites, 1, place Museux, 51100 Reims, tél. 26.85.51.50.
• **Heures d'ouverture** : lundi, mercredi, jeudi et vendredi : 10 h à 12 h - 14 h à 18 h. Mardi, samedi et dimanche : 14 h à 18 h - Entrée gratuite.

MAQUETTE CLUB DE GAP
3e grande expo-concours du Sud-Est
10-11 OCTOBRE 87
Avec la participation de l'IPMS Marseille et de 8 clubs régionaux.
22 CATEGORIES SELECTIONNEES ET PRIMEES
INFORMATIONS
Maquette Club de Gap
André Retienne
18, rue Santos-Dumont
05000 GAP
Tél. : 92.52.22.32

Que dire d'autre ? Entrée d'air, roues, jambes de train d'atterrissage, siège, verrière deux pièces... tout est ici du domaine du jouet. Et encore, à côté de ce *Mystère* IV A là même une maquette Bobkit possède plus de finesse. Ah, quel dommage que ce ne soit pas Heller qui ait sorti ce kit, le résultat aurait été tout autre !

La planche de décalcomanies incluse est assez jolie. Elle s'applique à un appareil de l'F.C. 2/12 « Picardie » de Cambrai et à un autre du 200 (?) Squadron de la Heyl Ha'Avir israélienne. La première de ces décorations n'est pas tout à fait correcte (au niveau de la peinture) : l'épine dorsale de l'avion devrait être gris pâle brillant et non pas rouge. Mais ce n'est qu'une simple question de couleur. La qualité des vignettes est heureusement bonne et la représentation des petits sigles « Hispano Suiza Tay » et des deux insignes d'escadrille (SPA 172 et 1/3) sent la pâte aguerrie du concepteur de Modeldecal. Bon point. Pour ce qui est de la décoration israélienne, elle nous semble assez bien correspondre à la réalité bien qu'un doute subsiste sur le ton des couleurs employées ainsi que sur le schéma de camouflage. L'insigne d'escadrille, la guêpe (Dvorah), a bien été porté. Il correspond à une escadrille de l'Armée de l'Air d'Israël qui était basée à Hatzor-Ashdod au début des années soixante. Vous pourrez donc la choisir sans crainte d'échapper à la réalité historique.

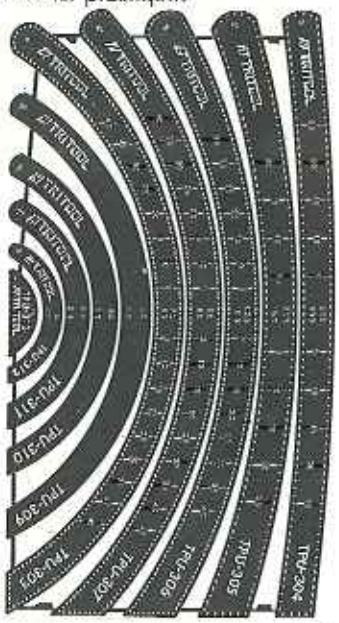
Vu son prix ridiculement bas, cette maquette devrait connaître le succès auprès des jeunes maquettistes. Pour notre part, nous aurions préféré un peu plus de finesse et de détails pour un peu plus cher. Mais il en faut pour toutes les bourses... Et là, ce *Mystère* IV A ne trouvera certainement pas de concurrents.

J.-M. GUHL

TRIMASTER Tritool, barrettes de gravure

Dans la foulée de sa toute première production (présentée en p. 50 de notre numéro de juillet dernier), Trimaster vient de sortir un jeu d'accessoires étranges et pourtant bien utiles à ceux des maquettistes qui sont tentés par (ou qui pratiquent déjà) la perfection : des barrettes pas banales... pour pratiquer la gravure en courbe !

Gravure : un mot qui inquiète. Qui fait peur, même. Mais pourquoi donc, diable, quand on a en main l'outil idéal pour surmonter cette épreuve ? Trimaster a pensé et sué pour vous et vous livre, clef en main, l'outil qui fera de vous un superman du kit plastique.



Avec la série des trois réglettes TPU-301, TPU-302 et TPU-303 (*cf.* photo dans AIR FAN n° 104), Trimaster apportait une solution pratique pour graver (ou regraver) des zones de panneaux et des lignes de structures de forme circulaire, ovale, triangulaire, carrée, voire « patatoïdale ». Avec ce jeu-là, composé de réglettes courbées (références TPU-304 à 312) et d'une minuscule scie (référence TPU-313), le nouveau fabricant nippon vous donne la possibilité de graver des lignes courbes sur des surfaces planes ou des lignes droites sur des surfaces courbes ou tarabiscotées. Pour ce faire, le maquettiste a en main cinq réglettes courbes (références TPU-304 à 308) d'incurvation différente et plus ou moins prononcée, et quatre mini-réglettes (réf. TPU-309 à 312) très incurvées. Si les quatre dernières sont lisses, les cinq autres sont, en revanche, tavelées de petits trous réguliers sur le bord. A quoi servent-ils ? Mais à graver des trous, bien sûr ? Des lignes de petits trous rangés au garde-à-vous pour permettre, à l'aide d'une petite vrille, de reconstituer des zones de rivetage parfaitement droite (ou courbe) et sans un pet de travers sur le fuselage ou les ailes de votre maquette du moment. Détail pratique, les trous sont numérotés par tranches de cinq à partir du foyer de chaque courbe. Avec de tels instruments, le maquettisme plastique va bientôt devenir une activité scientifique !

Une chose est sûre, avec les mini-outils Tritool de Trimaster, beaucoup de choses qui semblaient impossible à réaliser auparavant, à moins d'être un crac, sont maintenant à la portée de tout maquettiste soigneux. D'autant qu'il ne vous sera plus utile désormais d'aller les acheter au Japon. Ils sont maintenant importés en France par Frame (9, rue Mayet, 75006 Paris). Quelle chance !

J.-M. GUHL

SUBSCRIPTION FORM

BULLETIN D'ABONNEMENT

SUBSCRIPTION FORM

	FRANCE	ETRANGER
1 AN / 1 YEAR 12 numéros/ issues	F. 252 (1)	F.F. 294
6 MOIS / 6 MONTHS 6 numéros / issues	F. 126 (1)	F.F. 147

A RETOURNER ACCOMPAGNE DE VOTRE REGLEMENT :
– CCP Paris 2116756C
– Chèque bancaire
– Mandat
– I.M.O.

à l'ordre de EDIMAT - AIRFAN

TARIF AVION SUR DEMANDE

NOM/Name : _____ PRENOM/First name : _____

ADRESSE/Address : _____

CODE POSTAL/Zip code : _____ VILLE/City & country : _____

(1) TVA 4 % incluse

A partir du numéro/Starting with issue no. : _____

A : AIR FAN
48, boulevard des Batignolles
75017 PARIS - Tél. 42.93.67.24